DESAFIANDO O RIO-MAR

Descendo o Madeira I

HIRAM REIS E SILVA

O Rio Madeira, como os demais amazônicos caudais, possui um encantamento próprio, suas barrentas águas fluem céleres buscando o Rio-Mar, nas suas margens ribeirinhos hospitaleiros nos saúdam alegremente e os menos tímidos nos alcançam de voadeira convidando-nos para fazer uma breve parada para um lanche ou almoço, os enormes e seculares gigantes arbóreos, tombados, são arrastados pela fria correnteza, transformando-se em verdadeiros aríetes contra os cascos das frágeis embarcações, os pequenos afluentes pululam de vida, os amigos golfinhos, volta e meia, nos acompanham por vários quilômetros, alegrando-nos e animando-nos, com suas graciosas piruetas.

Visitamos, em Porto Velho, Rondônia, as instalações do 5° Batalhão de Engenharia de Construção (5° BEC), o "*Batalhão dos ermos e dos sem fim*", cujas gloriosas e heroicas páginas escritas com suor e sangue por nossos engenheiros militares, lançaram, através das rodovias pioneiras, verdadeiras artérias por onde fluiu o desenvolvimento e a esperança de tantos brasileiros desassistidos pelos poderes públicos, o exército brasileiro semeou brasilidade aos "*brasis ainda sem Brasil*". Conhecemos Hidrelétrica de Santo Antônio, modelo de organização e competência de nossos engenheiros, a Universidade de Rondônia (UNIR), a bela e progressista Porto Velho e o trabalho de restauração que está sendo feito em relação ao patrimônio histórico da Madeira-Mamoré.

Pesquisamos encantados as origens de um passado heroico da construção desta ferrovia em que empresários arrojados se lançaram a um empreendimento épico arrostando a selva hostil, as doenças tropicais e as dificuldades logísticas de toda ordem.

Prefácio

Por Sérgio Pedrinho Minúscoli

Mais um alentado volume a abordar nossas imensas riquezas espalhadas pelo Criador em nossa terra. Tantos bens despertaram a cobiça dos outros povos. Estas riquezas estão a nosso dispor, apenas é preciso que saibamos usufruir tais benesses com sustentabilidade proporcionando benefícios aos habitantes da Amazônia e dos brasileiros em geral. Este grande tesouro foi conquistado por valorosos desbravadores que, sem medir esforços, adentraram em florestas imensas, atravessaram Rios caudalosos, semearam povoações, cultura e língua que provam a conquista definitiva de um povo, de uma nação. Temos ainda um longo caminho a percorrer, muita "*mata*" a conquistar, muito chão a "*abrasileirar*", mas a fibra mostrada por nossos antecessores é prova de que somos dignos de sermos os donos deste chão. Toda essa imensa extensão, não ficará assim! A pujança, a fome de expandir logo alcançarão também aqueles rincões e logo tudo será parte integrante de um grande e progressista Brasil.

Esta conquista efetiva parece estar a se realizar com os trabalhos de um novo explorador – um Rondon moderno – um desbravador do século XXI, a fim de levar aos brasileiros o conhecimento de regiões amazônicas "*desconhecidas*". Como só amamos aquilo que conhecemos, o valente e indômito Engenheiro Hiram Reis e Silva mostra-nos o muito que possuímos e – também – o pouco que aproveitamos de um bem imenso, incalculável, que é a Amazônia!

Imune às dificuldades de toda a ordem que enfrentou em suas andanças por florestas e Rios, brindou-nos com quatro volumosos "*documentários*" sobre nossas riquezas imensas e pouco exploradas.

Quem dera que imediatamente nos demos conta dos bens que estão a nosso dispor e saibamos aproveitá-los agregando-lhes valor e não só exportando-os "*in natura*" deixando que estrangeiros cobiçosos aufiram as vantagens inerentes a sua industrialização e depois no-los exportem a preços exorbitantes. Já aconteceu isto com a borracha, roubando-nos as sementes e matando a economia da Amazônia no século passado!

Olhares cúpidos sobre essa imensa região já foram externados pelo mundo, dando-nos como incompetentes de administrar essas terras e pleiteando que sejam internacionalizadas. Também já teriam aventado mandar para cá (Amazônia) uma "*gente*" com outro estofo cultural, mas a finalidade precípua seria roubar-nos a hegemonia de todos os bens que a floresta proporciona! Essas vozes estariam apregoando uma verdadeira extorsão internacional sobre um bem que é comprovadamente brasileiro.

Lastimável é que, às vezes, encontremos vozes "*brasileiras*" e, de certa forma, coniventes com interesses contrários aos nossos! Não seria o momento de repetirmos Sepé Tiaraju com "*Esta terra tem dono*"?

Que o desassombro e acendrado amor à Pátria deste valoroso Engenheiro, "*aventureiro desbravador*" Professor Hiram, do Colégio Militar de Porto Alegre, com quem tive a ventura de privar nas dependências desse modelar Educandário, demonstrem aos brasi-

leiros o quanto temos de lutar para mais conhecer, desenvolver e usufruir de tantos bens, quase inesgotáveis de que dispomos.

Este livro, a desvendar-nos a imensa Região Norte do país, que poucos brasileiros conhecem, e que exigem denodados esforços do autor, não fique só a enfeitar prateleiras, mas seja folheado, lido, assimilado por grande número de leitores e reforce o amor a esta terra. Somente desta forma, creio, os suores do Professor Hiram serão recompensados e dignamente reconhecidos!

Boa e proveitosa leitura.

Oceano
(Guilherme Arantes)

Um solitário pescador
Ele, o barco, o céu e o Mar
Pensamentos p'ra esquecer
De novo respirar
Seus momentos
Na mais completa solidão
Longe das intrigas
Da cidade no horizonte
Sente com prazer
O continente se afastar.

Ele tem o oceano
P'ra navegar
E ele tem o oceano
P'ra navegar
E ele tem o oceano
P'ra navegar
E ele tem o oceano
P'ra navegar, navegar.

Um oceano em seu olhar
Pelo amigo que se foi
O amor de uma mulher
Por tudo o que vier
Nesses tempos
Marcados pela inquietação
À procura da verdade
E ela se esconde
Mas seu barco vai
Por onde a sua mão guiar
Ele tem o oceano...

Agradecimentos

À Vanessa, Danielle e João Paulo, meus filhos queridos que, mesmo diante de todas as dificuldades pelas quais estamos passando com o grave problema de saúde de minha esposa inválida e consequentes dificuldades de toda ordem, sempre me apoiaram e incentivaram;

Ao meu irmão caçula, Engenheiro Carlos Henrique Reis e Silva, amigo de todas as horas, o apoio irrestrito e oportuno à minha família;

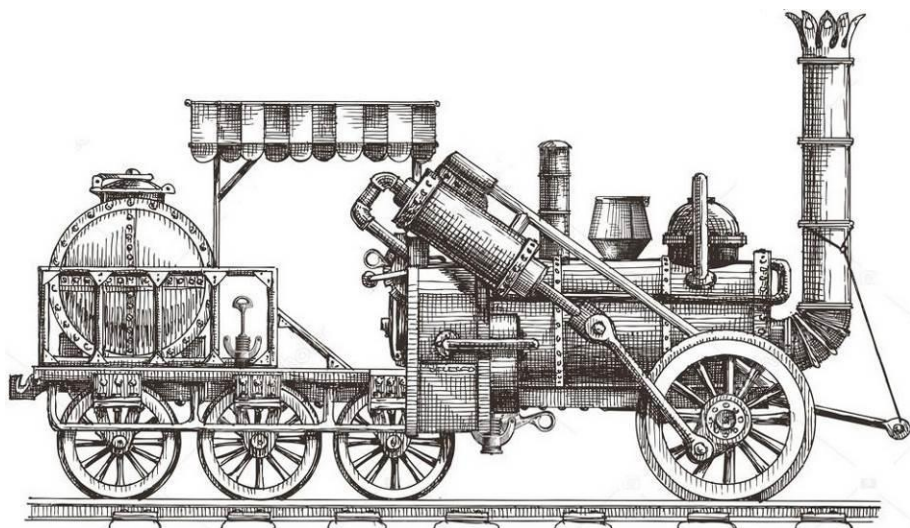
Ao querido amigo e Ir∴ Coronel Leonardo Roberto Carvalho de *Araújo*, esteio fundamental na divulgação do Projeto e conselheiro, criterioso, das minhas entrevistas e artigos;

A meus amigos, irmãos e mestres Cristian Mairesse Cavalheiro e Daniel Luís Costa Scherer nossos primeiros e mais fieis colaboradores que continuam apoiando nossas jornadas;

Aos Professores *Sérgio* Pedrinho Minúscoli e Major R/1 *Eneida* Aparecida Mader, do Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA), que realizaram uma criteriosa revisão deste livro. À minha querida companheira *Rosângela* Maria de Vargas Schardosim, de Bagé que, incansavelmente, contribuiu nas pesquisas, sugestões, divulgação de artigos relativos ao Projeto-Aventura e a questões amazônicas em diversos periódicos nacionais, além de me assessorar no planejamento e coordenação da captação de recursos;

Aos amigos da Polícia Militar do Estado do Amazonas e do Pará, em especial a seus Comandantes Coronel Almir David e Daniel Borges Mendes que colocaram pessoal e viaturas à nossa disposição;

Ao amigo Marcelo Fichtner, proprietário do "*Parque Fazenda Itaponã*", Guaíba, RS, e seu fiel escudeiro Juarez Boneberg que permitiram que usasse sua belíssima propriedade como ponto de parada nas minhas infindas remadas;

E a todos os que, de uma forma ou de outra me apoiaram antes, durante ou mesmo depois da execução do empreendimento. Estejam certos de que sua contribuição foi um patriótico investimento.

Amigos Investidores

Bons Amigos
(Machado de Assis)

Abençoados os que possuem amigos,
Os que os têm sem pedir.
Porque amigo não se pede,
Não se compra, nem se vende.
Amigo a gente sente!
Benditos os que sofrem por amigos,
Os que falam com o olhar.
Porque amigo não se cala,
Não questiona, nem se rende.
Amigo a gente entende!
Benditos os que guardam amigos,
Os que entregam o ombro pra chorar.
Porque amigo sofre e chora.
Amigo não tem hora pra consolar!
Benditos sejam os amigos que acreditam na tua
Verdade ou te apontam a realidade.
Porque amigo é a direção.
Amigo é a base quando falta o chão!
Benditos sejam todos os amigos de raízes, verdadeiros.

Mais uma vez só conseguimos levar adiante nosso desiderato graças ao apoio de amigos. Alguns poucos nos apoiam fielmente, desde 2008, quando iniciamos nossos amazônicos desafios, outros foram gradualmente aderindo ao projeto ao longo dos anos e hoje somos uma companhia de patriotas a navegar pelas terras e águas procelosas dos imensos caudais. Agradeço, sinceramente, a cada um de vocês que tornou possível mais esta jornada capaz, foram 2.000 quilômetros de muita dedicação, esforço e aprendizado que procuraremos reportar nas páginas que se seguem.

Investidores: Adão Maciel, A.D.T., Ademir Bisotto, Aderbal Domingos Tortato, Adriano Pires Ribas, AHIMTB, Alberto Moreira Costa, Alberto Mota Porto Alegre, Alfredo José Coelho dos Santos, Altino Berthier Brasil, Álvaro Nereu Klaus Calazans, Álvaro Pereira, Aman – Tu 75, Amarcy de Castro e Araujo, Américo Adnauer Heckert, Ana Elizabeth Noll Prudente, André Luiz Oliveira Conceição, André Tiago S., Antônio de Pádua Sousa Lopes, Antônio Fernando Rosa Dini, Antônio Loureiro, Arnalberto Jacques Nunes Seixas, Batalhão de Engenheiros – Província de São Pedro, Cacinaldo Gomes Kobayashi, Carlos Alberto Da Cás, Carlos Henrique Reis e Silva, Carlos Humberto Furlan, Carlos Vilmar da Silva, Centro de Estudos Themas, Cesar Eduardo Pintos Trindade, Cícero Novo Fornari, Círculo Militar de Campinas, Clayton Barroso Colvello, Cristian Mairesse Cavalheiro, Daniel Luís Costa Scherer, David Daniel Carmem Prado, David Waisman, Décio José Dias, Deoclécio José de Souza, Edison Bittencourt, Edmir Mármora Jr., Edson M. Areias, Eduardo de Moura Gomes, Eduíno Carlos Barboza, Elias dos Santos Cavalcante, Elieser Girão Monteiro Filho, Eneida Aparecida Mader, Enzo PI, Ernesto Jorge Alvorcem Neto, Everton Marc, Félix Maier, Floriano Gonçalves Filho, Francisco B. C., Gelio Augusto Barbosa Fregapani, Geraldo de Souza Romano, Gerson Luís Batistella (Rotary Barril), Getulio de Souza Neiva, Gilberto Machado da Rosa, Gisele Pandolfo Braga, Glaucir Lopes, Helio M. Mello, Hiram de Freitas Câmara, Humberto R. Sodré, Jacinto Rodrigues, João Batista Carneiro Borges, Johnson Bertolucci, Jorge Alberto Barreto, Jorge Alberto Forrer Garcia, Jorge Luiz Ribeiro Morales, Jorge Mello, Jorge Vieira Freire, José Augusto Mariz de Mendonça, José de Araujo Madeiro, José Gobbo Ferreira, José Luiz Dalla Vechia, José Luiz Poncio Tristão, José Santiago

Magalhães, Joviano Alfredo Lopes, Leandro Enor Danelus, Leonardo Roberto Carvalho de Araújo, Levy Paulo da Silva Falcão, Linelson de Souza Gonçalves, Luciano Martins Tavares, Luciano S. Campos, Lúcio Batista Guaraldi Ebling, Luís Andreoli, Luiz A. Oliveira, Luiz Caramurú Xavier, Luiz Carlos Bado Bittencourt, Luiz Carlos Nunes Bueno, Luiz Ernani Caminha Giorgis, Luiz Roberto Dias Nunes, Luiz Roberto J., Mães da AACV (CMPA), Magnus Bertoglio, Manoel Soriano Neto, Marcelo Agusto S. Barros, Marco A. Dias P., Marco Antônio Andrés Pascual, Marcos Coimbra, Marcus Antônio Balbi, Marcus Balbi, Maria de Vargas Schardosim, Maria Helena Gravina, Mario Monteiro Campos, Milton B. Viana, Moacir Barbosa, Olavo Montauri Silva Severo Jr., Osmarino Borges, Patrícia Buche, Paulo Augusto Lacaz, Paulo Emílio Silva, Paulo Ricardo Chies, Paulo Roberto Viana Rabelo, Pedro Arnóbio de Medeiros, Pedro da Veiga, Pedro Eduardo Paes de Almeida, Pedro Fernando Malta, Pedro Meyers (Irmão Dr. Marc André Meyers), Pedro Paulo Cantalice Estigarríbia, Pedro Santana, Petrônio Maia Vieira do Nascimento e Sá, R.S.F., Renato Dias da Costa Aita, Renato Dutra de Oliveira, Renato Pozolo, Rogério Amaro, Rogério João Baggio, Rogério Oliveira da Cunha, Roner Guerra Fabris, Rosângela Maria de Vargas Schardosim, Sérgio Tavares Carneiro, Sidney Charles Day, Stelson Santos Ponce de Azevedo, Tibério Kimmel de Macedo, Tullio Enzo Pinto Perozzi, Turma 82 (Eng-AMAN), Turma C Infor Nr 3 (atual 1ª CTA), Uirassú Litwinski Gonçalves, Valmir Fonseca Azevedo Pereira, Valmor Nazareno, Venesiano de Brito Almeida, Virgílio Ribeiro Muxfeldt, Vitor Mário Scipioni Chiesa e Wanrley dos Anjos Perazzo.

Naquele Mato
(Keilah Diniz/Henrique Silvestre)

Lá naquele mato tem
Dois olhos pequeninos
Brilhando em rosto menino.
Tem uma mãe de olhos claros cantando
Para nanar indiozinho.

Lá naquele mato
Estrada comprida
Levando e trazendo
Trazendo e levando
E levando e levando e levando...

Tem um céu azulado
Naquele lugar
Luas e sacis
Botos, cobras, juritis
E uma mãe de olhos claros
Ninando índio de rosto menino.

Mensagens

Professor Luiz Carlos Bado Bittencourt

Caro amigo Hiram,

Parabéns pela perseverança, nesta missão auto-atribuída, de "*mostrar*" a Amazônia aos brasileiros.

Para navegar, nas condições e com a frequência com que fazes, não basta ser forte fisicamente. É necessário ter uma vontade inabalável! Imagino que algumas pessoas possam te comparar com o genial personagem de Cervantes, Don Quijote de la Mancha, nesta luta, pessoal, desigual, que travas com a imensidão da Amazônia, tentando fazê-la mais conhecida entre nós brasileiros de todos os quadrantes. Havendo essa comparação, perdoa-os, não sabem o que fazem!

Temos urgência que ELA seja "*nossa*", penetre em nossas mentes e corações, seja nossa "*amiga*", familiar, íntima. A Amazônia é única, em nosso planeta! E, olhos cúpidos a observam, muitos, com propósitos inconfessáveis!

É premente que se compreenda essa tua determinação de nos mostrar que nos observam, não moinhos de vento, obsoletos, estáticos, históricos. Há pouco tempo, para que nós "*decifremos*" o destino da Amazônia e para que ela não seja devorada.

Acorda, Brasil!

Saúde, amigo!

Abraços Bittencourt.

Bom dia, Irmão,

Acabei de ler, com calma, sua postagem bem denominada de Amigos... Uma curiosidade! Esse General Tibério é irmão do Waldstein Iran Kümmel? A quem conheço e devo alguns conselhos e orientações, quando servimos no [C Bas AMAN]. Eu, Ten; ele Cap, respectivamente Adjunto e S4 do C. Bas. Hiram: lendo-te, creio que tua alma aventureira inclina-se para roçar a poesia, natural, como as capivaras do Camaquã, a vegetação, ora verde, ora queimada pelo frio e aquelas rochas, das margens, cheias de mensagens de um passado longínquo e com máscaras antropomórficas, lembrando o teatro ancestral de Atenas. No mais, a correção do texto torna-o robusto, mas agradável a uma excelente leitura! Vou fazer ALTO! Sei de teus afazeres e não roubarei tempo precioso.

Saúde e alegria!

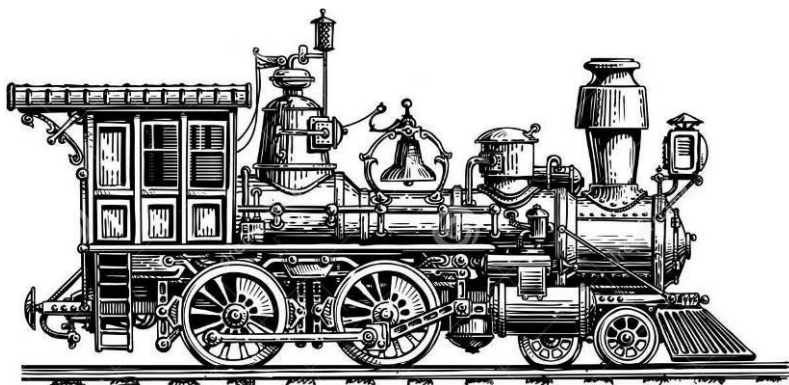
Abraços Bittencourt

Mestre Dr. João Silveira Machado

Lutador incansável, guerreiro, explorando água, selvas, conhecendo sítios, descobrindo gente, guerreiro, imperador conquistando créditos, vencedor, amigo dos amigos em destemido vigor. Sem armas, sem munição, sem cavalaria, sem tanques, sem nada, mas com tudo e a coragem de vencedor, avança passo a passo rasgando fronteiras pela única arma que um homem de bem pode carregar: o argumento, a língua que fala, esta segunda pele que nos envolve e desenvolve, mostrando-nos momentos heroicos na simplicidade dos contatos com nativos, civilizados e incivilizados homens que povoam nossa terra, nossas águas, nossas matas, dentro da demarcação territorial.

Sem menosprezar seus colegas de todas as armas, sua atividade patriótica perpassa as fronteiras do heroísmo indo além do esperado. Distante da acomodação e da ataraxia ([1]) na imperturbabilidade esperando promoção, este militar austero se joga no mundo do desconhecido na busca do esclarecimento, da informação, do reconhecimento, visualizando aquilo que nós desconhecemos e sequer imaginamos, quando nem os livros didáticos nos mostram a riqueza dos detalhes que só um aventureiro astuto consegue fisgar e sabe mostrar.

Se todos os homens da sua envergadura corajosa tivessem a mesma iniciativa, nosso continente teria outra demarcação no que concerne a território, povos, hábitos e costumes, cultura e destino e, historicamente, nossa sociedade teria outra visibilidade internacional isenta de tantas iatrogenias.

Só o exemplo do desbravamento destemido e desassombrado, regrado à coragem e ao discernimento, já é um ato de heroísmo com direito à medalha exposta e merecida de Herói Marechal sem guerras. Permita-me chamá-lo de Hiram Reis e Silva, o Marechal da Paz.

[1] Ataraxia: indiferença.

Canção do Tamoio
(Gonçalves Dias)

I

Não chores, meu filho;
Não chores, que a vida
É luta renhida:
Viver é lutar.
A vida é combate,
Que os fracos abate,
Que os fortes, os bravos
Só pode exaltar.

II

Um dia vivemos!
O homem que é forte
Não teme da morte;
Só teme fugir;
No arco que entesa
Tem certa uma presa,
Quer seja tapuia,
Condor ou tapir.

III

O forte, o cobarde
Seus feitos inveja
De o ver na peleja
Garboso e feroz;
E os tímidos velhos
Nos graves concelhos,
Curvadas as frontes,
Escutam-lhe a voz! [...]

Homenagem Especial

A descida nesta 4ª Fase do Projeto Aventura Desafiando o Rio-Mar, pelos Rios Madeira e Amazonas, homenageia o querido Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA), Colégio dos Presidentes, o nosso Velho e querido Casarão da Várzea que comemora, em 2012, o seu Centenário.

Um Colégio que faz parte de um Sistema de Ensino que serve de modelo em um país onde a educação não recebe a devida consideração por parte do poder público.

Este preito ao CMPA é também um tributo ao meu pai Cassiano Reis e Silva, meus dois irmãos Luiz Carlos Reis e Silva e Carlos Henrique Reis e Silva e meus três filhos Vanessa Mota Reis e Silva, Danielle Mota Reis e Silva e João Paulo Reis e Silva que tiveram a grata honra e o privilégio de transitar, como alunos, as centenárias e tradicionais arcadas do Velho Casarão da Várzea, modelar estabelecimento de ensino do nosso querido Brasil.

A proposta pedagógica do Sistema Colégio Militar do Brasil (SCMB) tem, como meta principal, proporcionar uma educação integral que ofereça aos jovens a formação necessária ao desenvolvimento de suas potencialidades como elemento de autorrealização, qualificação para o trabalho e preparo para o exercício consciente da vida de cidadão brasileiro.

Imagem 01 – Colégio Militar de Porto Alegre

Sumário

Índice de Imagens

Índice de Poesias

Colégio Militar de Porto Alegre

Solicitei ao meu grande amigo e Ir∴ Coronel Leonardo Roberto Carvalho de Araújo que nos brindasse com uma síntese histórica do melhor educandário do Rio Grande do Sul e um dos mais destacados de todo o Brasil. O Mano Araújo, além de ser o mais credenciado Historiador do CMPA, desempenha as funções de Coordenador do Museu Casarão da Várzea, Chefe do Projeto de Potencialização e Enriquecimento (PROPEN) e Oficial de Comunicação Social.

Síntese Histórica

O Colégio Militar de Porto Alegre [CMPA] foi criado pelo Decreto n° 9.397, de 28.02.1912, sendo Presidente da República o Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca, e Ministro da Guerra o General-de-Divisão Adolfo da Fontoura Menna Barreto. Seu aniversário é comemorado em 22 de março, data em que aconteceu a primeira aula.

O portentoso prédio em que funciona faz parte do patrimônio histórico da Cidade de Porto Alegre desde sua fundação em 1872. A bela arquitetura que o caracteriza, onde predomina o estilo neoclássico, mudou a "*fisionomia*" da várzea onde foi construído, criando um espaço onde questões ligadas ao ensino e à vida da Cidade, do Estado e do Brasil foram intensamente vividas por aqueles que circulavam pelas arcadas do "*Velho Casarão da Várzea*".

Constituído, inicialmente, de um quadrilátero térreo e cinco "*castelos*" de dois pisos, o prédio foi aumentado de um piso em três fases distintas: 1914-1915, 1936-1937 e 1969-1970. As estátuas de Marte/Ares [deus da guerra] e Minerva/Atena [deusa guerreira da sabedoria], existentes no seu frontispício, são as

maiores estátuas de adorno de Porto Alegre e foram colocadas quando da primeira ampliação em 1914-1915.

O torreão existente sobre o Salão Nobre do CMPA é chamado de torre-lanterna, ou simplesmente de lanterna, tendo sido colocado para simbolizar "*a lanterna do saber com que os antigos Mestres conduziam seus discípulos pelas trevas da ignorância*". A iluminação colocada em fins de 2006, ressaltando a lanterna, os deuses e a Bandeira Nacional, tornou-se um espetáculo noturno na Cidade.

Várias instituições de ensino funcionaram no edifício da atual Avenida José Bonifácio: a Escola Militar da Província do RS [1883-1888], a Escola Militar do Rio Grande do Sul [1889-1898], a Escola Preparatória e de Táctica [1898 e 1903-1905], a Escola de Guerra [1906-1911], o Colégio Militar de Porto Alegre [1912-1938], a Escola Preparatória de Porto Alegre [1939-1961] e, novamente, o Colégio Militar de Porto Alegre, desde 1962.

É necessário esclarecer que as origens da Escola Militar remontam ao ano de 1851, quando foi criado o Curso de Infantaria e Cavalaria da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul.

Esta escola passou por várias denominações e sedes provisórias, até se fixar no local então conhecido como Várzea, Campos da Várzea, Várzea do Portão ou Potreiro da Várzea.

Durante essas várias fases, a contribuição de alunos e professores à comunidade Rio-grandense foi intensa. Dos primórdios da antiga Escola Militar até o ano de 1911, pode-se destacar a atuação de várias personagens dessa instituição nas mais diferentes áreas.

Nas décadas de 70 e 80 do Século XIX, alunos, professores e instrutores da Escola Militar, direta ou indiretamente tiveram participação ativa em questões ligadas à Abolição da Escravatura e à Proclamação da República. Entre estes, mencionam-se os então Marechal José Antônio Corrêa da Câmara [redator da Lei Áurea], Coronel Fernando Setembrino de Carvalho, Coronel José Simeão de Oliveira, Coronel Dionísio Evangelista de Castro Cerqueira, Tenente-Coronel Joaquim de Salles Torres Homem, Major Ernesto Augusto da Cunha Mattos, Major Frederico Sólon de Sampaio Ribeiro e Capitão Adolfo da Fontoura Menna Barreto.

Professores da Escola Militar como Antônio Augusto de Arruda, Henrique Martins e Lannes de Lima Costa foram precursores na publicação de livros didáticos de suas disciplinas, na década de oitenta do século XIX.

Também na área da educação, é impossível deixar de mencionar a relevante atuação do Capitão João José Pereira Parobé, Professor da Escola Militar do RS. Além de ter sido Deputado Estadual e Secretário de Obras do RS, esteve diretamente ligado à fundação da Escola de Engenharia em 1896, precursora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul [UFRGS], onde foi diretor por dezessete anos. O Capitão Parobé também foi o fundador do Colégio Júlio de Castilhos, da escola técnica que hoje leva seu nome e de vários dos institutos da atual UFRGS. Por sua enorme colaboração para a educação do Rio Grande do Sul, o Capitão Parobé constitui-se no maior expoente gaúcho nessa área.

Da Escola Militar do RS também saíram, em 1896, os cinco Tenentes Professores que fundaram a Escola de Engenharia. De maneira semelhante, o primeiro Reitor da Pontifícia Universidade Católica do Rio

Grande do Sul [PUC-RS] [anteriormente também Reitor da UFRGS], Armando Pereira da Câmara, foi aluno do CMPA.

Ainda no campo da Educação, é lícito ressaltar que a Escola Militar foi o primeiro curso de ensino superior do Estado e que contribui de forma decisiva, através de seus fundadores e primeiros professores, para a criação e a evolução da UFRGS.

Nos campos do tradicionalismo e da etnografia, é notória a participação do Major João Cezimbra Jacques, Instrutor da Escola Militar, idealizador e fundador do Grêmio Gaúcho em 1898, primeira entidade destinada ao estudo e ao culto das tradições Rio-grandenses, motivo pelo qual foi consagrado como Patrono do Tradicionalismo Gaúcho. Cezimbra Jacques, autor de dezesseis livros que variaram entre a etnografia, antropologia, política e linguística, produziu, ainda em 1883, a obra "*Ensaio sobre os Costumes do Rio Grande do Sul*", estudo pioneiro sobre o assunto e base fundamental para aqueles que se dedicam a hoje estudar e pesquisar a etnografia gaúcha. É com orgulho, pois, que o Casarão da Várzea reivindica ser o berço do Movimento Tradicionalista Gaúcho [MTG].

Para continuar o culto às tradições gaúchas e honrar a memória do Major João Cezimbra Jacques, em 1985, sob a inspiração do então Capitão e tradicionalista Ivo Benfatto, foi fundado o CTG Potreiro da Várzea.

Também deve ser lembrado o 1° Tenente Otávio Francisco da Rocha, outro aluno e Professor da Escola Militar que se destacou na administração pública como Intendente de Porto Alegre, sendo dele os primeiros trabalhos de urbanização do Parque Farroupilha.

Pelas centenárias arcadas do Velho Casarão da Várzea transitaram, como alunos, oficiais ou praças, oito Presidentes da República [João de Deus Menna Barreto, Getúlio Dornelles Vargas, Eurico Gaspar Dutra, Humberto de Alencar Castelo Branco, Arthur da Costa e Silva, Emílio Garrastazu Médici, Ernesto Geisel e João Baptista de Oliveira Figueiredo], o que o fez ser alcunhado como "*Colégio dos Presidentes*", além de um Primeiro-Ministro [Francisco de Paula Brochado da Rocha], um Vice-Presidente [Adalberto Pereira dos Santos], vários heróis militares brasileiros [Marechal Câmara, Coronel Plácido de Castro, Marechal Mascarenhas de Morais, General Góes Monteiro, Marechal João N. M. Mallet e outros], vários Ministros, Governadores e ocupantes de outros altos cargos políticos, um elevado número de Oficiais-generais e outros militares de destaque, eminências da vida civil em todos os campos do conhecimento, como o poeta Mário Quintana, o artista plástico Vasco Prado, o escritor e advogado Darcy Pereira de Azambuja, os ex-Reitores da UFRGS Armando Pereira da Câmara e José Carlos Ferraz Hennemann, o Presidente da Intel/Brasil Oscar Vaz Clarke e o Vice-Presidente mundial do Google Nélson Mendonça Mattos, além de outras destacadas personalidades que podem ser vistas no link "*ex-integrantes ilustres*". É relevante ressaltar que a primeira publicação das poesias de Mário Quintana e das gravuras de Vasco Prado foi feita nas páginas da Revista Hyloea, em 1922 e 1933, respectivamente. A Hyloea – Revista Literária fundada em 1922 pelos alunos integrantes da então Sociedade Cívica e Literária – é até hoje publicada pelo CMPA.

Foi igualmente importante a contribuição da Escola Militar na vida cultural da Cidade, por intermédio da circulação de revistas e pequenos jornais de estudantes, como "*A Luz*", "*Ocidente*", "*A Cruzada*" e, a mais importante delas, a "*Hyloea*" [ou Hileia].

Além de estar vinculado umbilicalmente à fundação da UFRGS e do culto às tradições gaúchas, o Casarão da Várzea tem seu nome ligado também ao nascimento do futebol e do ensino esportivo no Rio Grande do Sul. Em 1910, quando da criação da Liga de Futebol de Porto Alegre, o primeiro campeão da Cidade foi o "*Militar Foot Ball Club*", time dos alunos da Escola de Guerra, então sediada no Casarão da Várzea. Foi contra este mesmo time que o Sport Club Internacional obteve sua primeira vitória em 1909. Extinto em 1913, os jogadores do Militar foram ajudar a fundar o Esporte Clube Cruzeiro. Este clube foi campeão da Cidade em 1918, 1921 e 1929 [quando obteve também seu único título gaúcho, jogando com um time misto, composto por alunos da UFRGS e do CMPA].

O Estádio Ramiro Souto, hoje situado no lado Norte do Parque Farroupilha, foi construído em 1936 pelo CMPA, aproveitando instalações da Exposição Farroupilha de 1935. Esse estádio, com capacidade para cinco mil pessoas sentadas, era considerado o maior do RS e se situava onde está hoje o Monumento à Força Expedicionária Brasileira, dispondo inclusive de piscina para natação [atual Lago retangular]. Ainda no campo esportivo, já na década de 40, o Capitão Olavo Amaro da Silveira, instrutor da Escola Preparatória de Cadetes, junto com outros oficiais e civis, fundava a entidade que é hoje a Escola de Educação Física da UFRGS, tornando-se seu primeiro Diretor.

Outro fato que o distingue pelo pioneirismo educacional no Estado é o de, entre 1915 – ano em que a primeira turma de alunos se formou – e 1938 – quando foi transformado em Escola Preparatória de Cadetes – seus formandos receberem também o diploma de "*Agrimensor*", já saindo com uma profissão definida. Assim, o CMPA antecipou-se em

mais de meio século à introdução do ensino profissionalizante na educação básica do Estado.

Atualidade

Atualmente, o CMPA é a única escola de educação básica do País a possuir um observatório astronômico [Observatório Capitão Parobé] dotado de um telescópio robótico de última geração. Construído em 2002, através de um convênio com a UFRGS, a USP e a Fundação Vitæ, o observatório se destina a um ambicioso projeto multidisciplinar nacional que tem na Astronomia o mote para o estímulo ao aprendizado das Ciências, da História, da Geografia e das Artes.

Nas férias de verão de 2002 e nas de 2003, através de um convênio com a 1ª DL e com a UFRGS, os alunos do Projeto de Potencialização e Enriquecimento [PROPEN], em iniciativa pioneira no Sistema Colégio Militar do Brasil, [SCMB], realizaram um curso e estágio remunerado na 1ª Divisão de Levantamento, o qual lhes proporcionou um certificado de extensão universitária em Geoprocessamento para Sistemas de Informação Geográfica expedido pela UFRGS, habilitando-os a uma nova profissão.

Dois de seus alunos classificaram-se para representar o Brasil na VII Olimpíada Internacional de Astronomia [VIII OIA], realizada na Rússia em 2002, repetindo o feito em 2005, com um aluno participando da X Olimpíada Internacional de Astronomia, realizada em Pequim, na China.

Em 2008, novamente dois alunos foram selecionados, um para a 2ª Olimpíada Internacional de Astronomia, em Trieste – Itália, e outro para a Olimpíada Internacional de Astronomia e Astrofísica em Bandung – Indonésia.

Em 2009, um aluno foi selecionado como um dos cinco brasileiros a compor a equipe olímpica que disputou a 3ª Olimpíada Internacional de Astronomia e Astrofísica, realizada Teerã, no Irã. O CMPA teve os únicos alunos gaúchos selecionados para cursarem a Escola do Espaço em 2001, a Escola Avançada de Física em 2003, a 1ª, a 3ª e a 5ª edições da Jornada Espacial em 2005, 2007 e 2009, todas no Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.

Desde 2007, em iniciativa pioneira, o Clube de Química desenvolve o Projeto Biodiesel, o qual visa produzir biodiesel a partir da utilização do óleo de cozinha que foi utilizado no preparo das refeições. Em 2008, foi comprovada a viabilidade do combustível através de um teste de campo realizado com um trator agrícola e com um caminhão do Exército.

Seus formandos têm o mais alto índice percentual de aprovação no vestibular da UFRGS entre as escolas gaúchas [42% em 2005, 44% em 2006, 44,79% em 2007, 61,11% em 2008, 48,70% em 2009 e 57,45% em 2010].

Há vários anos, é uma das poucas escolas gaúchas a aprovar alunos para o Instituto Militar de Engenharia [IME], para o Instituto Tecnológico da Aeronáutica [ITA], para a Academia da Força Aérea [AFA] e para a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante [EFOMM].

Do "*Colégio dos Presidentes*" saíram as únicas duas gaúchas selecionadas para integrar as respectivas turmas pioneiras de mulheres da Aeronáutica: uma em 1996, para a Intendência da FAB, e a outra, em 2003, para realizar o curso de piloto de combate na Academia da Força Aérea Brasileira.

Em 2005, o Colégio obteve a primeira colocação entre todas as escolas gaúchas que realizaram o Exame Nacional do Ensino Médio [ENEM], sendo a única a obter média superior a 70 pontos, o que a incluiu entre o seleto grupo das escolas brasileiras com conceito "*Excelente*". Em 2006, novamente houve-se muito bem nessa prova, classificando-se como a melhor escola pública do Rio Grande do Sul e a 11ª em todo o País. Em 2007, foi destacado como o melhor Colégio gaúcho e único a atingir 80 pontos ou mais nessa prova. Em 2008, obteve a melhor colocação entre as escolas públicas do Estado e a 17ª colocação entre as brasileiras, sendo a única gaúcha a atingir o nível de excelência [70 pontos ou mais]. Em 2009, repetiu o feito do ano anterior.

Nos últimos anos, teve a satisfação de ver vários de seus alunos receberem medalhas de ouro, prata e bronze em olimpíadas intelectuais, como as de Matemática, Física e Química.

Em 2008 e 2009, os únicos gaúchos selecionados como Jovens Embaixadores junto aos Estados Unidos eram alunos do CMPA, e nesse país cumpriram quinze dias de atividades diplomáticas. O Colégio Militar também teve um dos cinco alunos gaúchos selecionados como Deputado Jovem junto à Câmara dos Deputados, lá passando uma semana em atividades legislativas. Como reconhecimento às tradições e vitórias do Colégio Militar de Porto Alegre, o Exército outorgou-lhe, em 2005, a denominação histórica de "*Colégio Casarão da Várzea*".

São feitos que orgulham os integrantes do Velho Casarão da Várzea, fazendo com que, apesar de todas as adversidades porventura encontradas, continuem a contribuir, através da educação em seu sentido mais amplo, para o engrandecimento do País.

Assim, com base em uma tradição de eficiência, disciplina, valores morais, camaradagem, patriotismo e ensino de alto nível, o CMPA procura formar, não só o cidadão do amanhã, como também homens e mulheres aptos e dignos para serem os líderes que conduzirão os destinos da próspera Pátria com que todos sonhamos.

Por essa presença marcante na vida regional e brasileira, o Colégio Militar de Porto Alegre constitui-se hoje não apenas em um patrimônio de Porto Alegre e do Rio Grande do Sul, mas também de todo o Brasil.

Para preservar a história, as tradições e as glórias desta centenária escola, em 06.02.2003 foi inaugurado o Museu Casarão da Várzea, o qual passou a se constituir em legítimo acervo e referência para a pesquisa do ensino militar no Rio Grande do Sul.

Características

Tradicionalmente, o CMPA inicia seu ano escolar com cerca de 1.100 alunos, sendo que, via de regra, aproximadamente 57% deles são meninos e 43% são meninas. O ingresso se dá no 6° Ano do Ensino Fundamental e no 1° Ano do Ensino Médio, através de concurso público aberto a toda a população. Em face do caráter assistencial da norma legal que rege todo o Sistema Colégio Militar do Brasil, os militares transferidos para a sua área de abrangência têm direito a pleitear matrícula direta para seus dependentes, submetendo-se, porém, à existência de vagas.

O Colégio Militar é mantido com verbas do Exército e sua estrutura administrativa [não-docente] é composta, prioritariamente, por militares, sendo uma

escola que ministra a Educação Básica normal no País, com as particularidades previstas na Lei de Ensino do Exército.

Apesar de seu nome, o CMPA não se dedica ao ensino das artes bélicas, nem visa unicamente à preparação para a carreira militar, sendo esta apenas uma opção de seus alunos.

O Colégio possui cento e vinte professores, dos quais setenta e cinco são civis concursados e quarenta e cinco são militares. Entre os professores civis que não possuem dedicação exclusiva, vários lecionam também em outros colégios e faculdades de Porto Alegre e cidades vizinhas, possibilitando, assim, uma salutar e desejável interação com outras realidades escolares. Possuindo cerca de 60% de mestres e doutores entre seus docentes, o CMPA busca e incentiva, incessantemente, o aperfeiçoamento profissional de seus professores.

Proposta Pedagógica

Seu diferencial educacional consiste no fato de possuir uma proposta pedagógica que o particulariza, na busca da almejada educação integral. O objetivo desta é, não só proporcionar uma sólida base em conteúdos disciplinares, mas também preparar o jovem para a vida cidadã que encontrará ao sair do Colégio, com todas as suas exigências em valores morais e afetivos, ordem, disciplina e respeito, mas sempre dentro de um clima de sadia amizade e sã camaradagem. Seus professores estão adaptados à era do conhecimento, procurando interagir com seus alunos e se tornando seus facilitadores no processo do "*aprender a aprender*", tudo inserido no bojo da interdisciplinaridade e da contextualização tão necessárias ao momento educacional que vivemos.

Algumas razões do sucesso do CMPA

- Cerca 60% de seus docentes são mestres ou doutores. O Colégio busca e incentiva, incessantemente, o aperfeiçoamento profissional de seu Corpo Docente.

- A estrutura de ensino contempla um criterioso planejamento e organização do ano letivo e das avaliações. A existência de uma Supervisão Escolar, de Seções e Subseções de Ensino, de uma Seção Psicopedagógica e de uma Seção Técnica de Ensino fornece a infraestrutura que suporta o rigoroso planejamento, organização e condução da educação.

- As provas bimestrais são confeccionadas pelos respectivos professores, mas passam por mais cinco crivos: chefe de Subseção [Cadeira], chefe de Seção de Ensino, Seção Técnica de Ensino, Subdiretor de Ensino e Diretor de Ensino. No final do processo, a prova não é apenas responsabilidade do Professor, mas sim do Colégio Militar.

- À semelhança da vida cidadã futura que encontrará após sua formatura, os alunos são submetidos a um sistema meritocrático de merecimento, onde se destacam aqueles que mais se dedicam e estudam, bem como os que melhor se conduzem dentro dos parâmetros exigidos pelo Colégio. Dentro desse contexto é que existe o Batalhão Escolar, onde os alunos têm uma classificação hierárquica de grau, e a Legião de Honra, para a qual são convidados os que mais se destacam em comportamento, procedimentos e aplicação.

- A carga horária anual é superior à mínima estabelecida pelo MEC.

- Além dos conteúdos disciplinares, são oferecidas ao aluno atividades extraclasse, como: diversas modalidades de esporte, xadrez, astronomia, coral, banda de música, teatro, clubes de disciplinas [Matemática, História, Literatura, Ciências, Filosofia, etc.] e grêmios sócio recreativos. É incentivada a participação em olimpíadas educacionais, como: Astronomia, Física, Biologia, Matemática, etc., e em projetos sócio assistenciais de apoio a pessoas carentes.

- A adoção de uniforme para todas as atividades possibilita que os alunos se destaquem apenas pelo que verdadeiramente são, e não pelo que vestem ou ostentam.

- Alunos, profissionais ou grupos que obtenham qualquer tipo de atuação positiva destacada intra ou extra colégio, recebem o reconhecimento do CMPA através de destaque em reuniões de alunos, de profissionais ou de ambos, ou ainda a citação em Boletim Interno e/ou no Portal Internet da instituição.

- A educação não se limita aos conteúdos das disciplinas. São também trabalhados e cultuados valores, como: respeito, ordem, organização, honestidade, honra, princípios morais, lealdade e responsabilidade pessoal e social, mas sempre dentro de um clima de amizade e camaradagem. Esse fato motiva uma forte e perene ligação afetiva entre alunos e ex-alunos com o Colégio Militar.

- A educação está baseada na harmonia e interação, profícua e constante, entre três vetores: escola, aluno e família.

- Historicamente, o CMPA trabalha com cerca de 30 alunos em cada sala de aula, admitindo, em casos excepcionais, um máximo de trinta e cinco alunos,

possibilitando ao Professor controlar e acompanhar o processo individual de ensino/aprendizagem.

- O Colégio possui uma excelente infraestrutura de apoio, alicerçada na administração militar. Como integrante do Sistema Colégio Militar do Brasil, beneficia-se da troca de experiências e vivências, educacionais e administrativas, entre os doze colégios militares que compõem o sistema.

- A existência da Associação dos Amigos do Casarão da Várzea [AACV], congregando pais, alunos, ex-alunos, professores, funcionários e amigos do CMPA, apoia, de forma decisiva e fundamental, as iniciativas educacionais, sociais e culturais empreendidas pelo Colégio e por seus integrantes.

- O Casarão da Várzea possui 98 anos de tradição como Colégio e 138 anos como escola, tendo um extenso rol de ex-alunos que se destacaram no cenário nacional. Durante esse longo período, forjou-se a tradição de um ensino de excelência, a qual implica em maior responsabilidade para os alunos e profissionais de hoje.

- Muitos dos profissionais são ex-alunos, o que traz uma relação afetiva que potencializa as atividades e relações profissionais.

CMPA: FORMANDO HOJE

O CIDADÃO DO AMANHÃ!

Rio Madeira

Rio Madeira

O Rio Madeira, afluente da margem direita do Rio Amazonas, banha os estados de Rondônia e do Amazonas e tem um comprimento total aproximado de 1.450 km. Possui uma extensão navegável de 1.056 km entre a sua Foz no Rio Amazonas (AM) e a Cidade de Porto Velho (RO). Tem uma profundidade mínima de 2 metros, na vazante, principalmente no trecho entre a Cidade de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO), e máxima de 20 a 30 metros.

É navegável em toda sua extensão durante todo o ano, com atenção especial na estiagem (agosto a outubro) aos bancos de areias e pedrais, principalmente no trecho entre a Cidade de Humaitá (AM) e Porto Velho (RO). Seu período de enchente máxima vai de março a maio.

Nas suas águas vive uma subespécie de "*boto endêmica*" (Inia boliviensis) da Bacia do Madeira a montante das corredeiras.

Golfinho boliviano: O golfinho boliviano Inia boliviensis compartilha muitas semelhanças anatômicas com a espécie Inia geoffrensis. À diferença do gênero Sotalia, que são os golfinhos que vivem em ambientes marinhos e de águas continentais, as espécies do gênero Inia vivem estritamente em água doce, por isso apresentam algumas adaptações ao ambiente em que vivem. Manuel Ruiz Garcia, biólogo espanhol pesquisador de

golfinhos na América do Sul, explica que algumas das características notáveis do Inia boliviensis são o tamanho médio da população, que é ligeiramente menor que o tamanho médio dos botos-cor-de-rosa que existem no Peru e no Brasil. Outra diferença é a cor, já que o golfinho boliviano é mais claro, o que para alguns pesquisadores é provavelmente devido à temperatura, transparência da água, atividade física e da localização dos indivíduos.

"*É um cinza mais escuro que caracteriza as populações de outras localidades. Estes animais são de menor comprimento, mas certas partes do corpo, como o pescoço ou o peito, são mais grossas*", diz Ruiz García, e continua: "*Esses golfinhos bolivianos têm um maior número de dentes e parece que a capacidade craniana é menor do que o encontrado em outras formas de golfinhos de Rio*". Na Bolívia, este golfinho endêmico do país tem sua distribuição nos Rios da Bacia amazônica, nos departamentos de Cochabamba, Santa Cruz, Beni e Pando. (Fonte: Giovanny Vera)

O Rio Madeira nasce com o nome de Rio Beni na Cordilheira dos Andes, Bolívia e desce em direção ao Norte recebendo as águas do Rio Mamoré pela margem direita formando, a partir desta confluência, o Rio Madeira, que delimita a fronteira entre Brasil e Bolívia até encontrar o Rio Abunã. A partir daí, o Rio segue em direção ao Nordeste atravessando dezenas de Cachoeiras até chegar a Porto Velho, onde se inicia a Hidrovia do Rio Madeira.

Hidrovia do Rio Madeira: a Hidrovia do Madeira, com seus 1.056 km navegáveis, é de vital importância para o desenvolvimento regional devido a sua posição estratégica. Constitui-se praticamente como a única via de transporte para a população que vive nas cidades às suas margens, excluindo-se apenas a Cidade de Humaitá, AM. A Hidrovia do Madeira inicia-se em Porto Velho, no Estado de Rondônia e vai até a sua Foz, na confluência com Rio Amazonas, no Estado de mesmo nome, do qual recebe classificação "*A*". Nesse trecho, são movimentados diversos tipos de cargas, as principais são: Soja, fertilizantes, derivados de petróleo, cimento, frutas, eletroeletrônicos, veículos, produtos frigorificados, seixo, bebidas, carga geral, etc. O período de águas altas está compreendido entre os meses de março a maio e o de águas baixas nos meses de agosto e outubro. (www.ahimoc.com.br)

A sua Foz, no Amazonas, forma um grande delta onde se encontra a enorme Ilha Tupinambarana, uma região de alagados. Na estação chuvosa (dezembro a maio), ao mesmo tempo em que o Rio aumenta de volume com as águas das chuvas, ele é invadido pelas águas do Amazonas e sobe cerca de 17 metros, alagando Cachoeiras, invadindo áreas de várzea e praias. Seu nome de batismo tem origem na grande quantidade de troncos e restos de madeira das árvores que flutuam na sua superfície neste período.

Na estação seca, as águas do Rio, que fluem em direção ao Amazonas, formam praias belas ao longo de suas margens e neste período avistam-se grande quantidade de pedras que ajudam a formar corredeiras.

Relatos Pretéritos - Rio Madeira

Gaspar de Carvajal (1541)

Neste dia, nós paramos em um monte e descansamos no dia seguinte. No outro prosseguimos. Não tínhamos navegado nem quatro léguas, quando vimos pela margem direita um grande e poderoso Rio maior ainda do que aquele em que nós estávamos, e por ser tão grande, denominamo-lo Rio Grande ([2]). (CARVAJAL)

Cristóbal de Acuña (1639)

LXVIII – Prossegue a Viagem e do Rio Madeira

Redigido este documento e comunicado ao Capitão-mor, ele alegrou-se muito de ter alguém que se pusesse ao seu lado e, reconhecendo a força dos argumentos, mandou no mesmo instante recolher as velas, cessar todos os preparativos e dispor para que, no dia seguinte, voltando a desembocar pela Foz do Rio Negro, prosseguimos todos, pelo Rio Amazonas abaixo, nossa viagem. Assim o fizemos e, 44 léguas abaixo, demos com o grande Rio da Madeira, assim chamado pelos portugueses pela muita grossa madeira que trazia quando ali passaram, embora seu nome próprio, entre os nativos que o habitam, seja Cayari. Desce pelo lado Sul e, de acordo com o que averiguamos, forma-se pela junção de dois caudalosos Rios algumas léguas adentro, pelos quais, segundo boas demarcações e de acordo com as informações dos Tupinambás, que por ele desceram, é por onde, mais rápido que por qualquer outro caminho, se há de descobrir saída para os Rios mais próximos da Comarca de Potosi.

[2] Rio Grande: Madeira.

Das tribos deste Rio, que são muitas, as primeiras se chamam Zurina e Cayana e depois vão se seguindo os Ururihau, Anamari, Guatinuma, Curunari, Erepunaca e Abacaxis. E desde a Foz do Rio, indo pelo Rio das Amazonas abaixo, vivem os Zapucaya e os Urubutinga, que são muito curiosos em lavrar coisas de madeira. Depois deles vêm os Guaranaguaca, Maragua, Quimau, Burai, Punoy, Oreguatu, e Apera, além de outros cujos nomes não pude averiguar com certeza. (ACUÑA)

João Filipe Bettendorff (1698)

LIVRO VI – CAPÍTULO XIV

VISITA DO PADRE IODOCO PERES A MISSÃO DO RIO DAS AMAZONAS, E CHEGA AO RIO DA MADEIRA E LOGO DEPOIS VAI VISITAR O MARANHÃO

Era essa glória reservada ao Padre Antônio Pereira, navegou o Padre Superior Iodoco Peres pelo Rio das Amazonas arriba, e como tinha ouvido cousas grandes do Rio da Madeira, foi ele o primeiro Superior da Missão que entrou por ele, para ver se lá podia pôr uma nova residência; ao cabo de uns nove dias de viagem, chegou aos Irurizes, nação afamada sobre todas as mais; praticou-os sobre a nossa Santa Fé e ficou com eles que lhe mandaria um Padre Missionário para lhes assistir e, para que não lhes faltasse língua, trouxe consigo um filho do Principal para o Pará, para lá aprender a língua geral em um Colégio, onde ficou até que a soube, recebeu o Santo Batismo, algum tempo depois; voltou com o Padre João Ângelo o qual, com o Padre José Barreiros, companheiro seu, foi mandado para Missionário dos Irurizes.

É este Rio da Madeira um dos mais famosos que há pelo Estado, por grande e espaçoso, porém demorado pelas caldeiras ([3]) que tem, em que somem as canoas com tudo o que levam, havendo descuido dos guias ou pilotos, e tem várias castas de peixe, até peixe-boi, piraíbas, mas os índios não os comem, sustentam-se de uma casta de peixe que chamam tambaquis, mui gostosos; as suas águas são as mesmas como as do Rio das Amazonas, pois é braço dele, que muitas jornadas para cima se reparte, fazendo uma Ilha grande em que moram os Irurizes, os Jaquezes e outras muitas nações; as suas terras são boas para todo o gênero de mantimentos, suas matas têm muita caça de porcos, cutias, pacas e pássaros; porém os Irurizes não matam nem comem porco do mato, e só são amigos de pássaros que têm por seu mais regalado sustento.

Frequentam os portugueses aquele Rio da Madeira, assim chamado pela muita madeira que traz consigo para baixo a sua grande correnteza, porquanto há muita abundância de cacaueiros por ele, os quais dão o melhor cacau que há no Estado todo, por ser mais doce e mais grosso que os das outras partes.

São repartidos os Irurizes em cinco Aldeias, cada uma delas com seu Principal; dizem que procede de uma mulher que veio prenhe do céu e pariu cinco filhos, dos quais o primeiro se chama Iruri, o segundo Unicoré, o terceiro Aripuana, o quarto Sururi, o quinto, finalmente, Paraparichara, e que esta mulher, estando um dia comendo peixe assado, que chamam "*mocaém*", e vendo-se apanhada por seus filhos com essa iguaria, se envergonhara e se retirara para o Céu, de onde tinha vindo, e disso procede que os índios Irurizes aborrecem aquele gênero de iguaria assada.

---

[3] Caldeiras: Cachoeiras.

Têm contíguos a si os Jaquezes que são seus inimigos, como também várias outras nações que em si compreende a Ilha; estes Jaquezes comem carne humana e gostam sumamente das inimigas, principalmente da das mulheres, por isso andam continuamente à caça delas, e achando-as, as trespassam com umas lanças que chamam zagaias, e apanhadas, lhes quebram o espinhaço, repartindo-as em quartos que as levam, deixando a zagaia com suas penas no lugar da matança, como pagamento de sua presa; chegados às suas casas, comem uma parte, e a outra têm por costume, passado em obrigação, de dar a seu Principal e mais parentes que aí se acham. As mulheres dos Irurizes estão tão recolhidas em casa, que nem com os parentes podem falar sem grandes cautelas [...].

Tinham dificuldade de deixá-las ir à Igreja pelos primeiros princípios da assistência dos Padres Missionários com eles. Têm mais particular medo do recebimento de suas visitas, o que se pode ver de uma que fez um grande Principal de fora, estando o Padre João Ângelo e o Padre José Barreiros já de assistência em sua terra. Chegou esse Principal em uma tarde ao Porto da Aldeia Iruriz, onde se deixou estar, pelas leis de sua severidade em suas canoas e com sua gente até o dia seguinte; então pela madrugada, dispôs seu acompanhamento de sorte que o precediam seus muitos vassalos com seus arcos e flechas, e a estes seguiam os oficiais de guerra com suas insígnias pelas mãos e ao cabo deles todos, o Principal, com sua espada nua levantada para o ar; desta sorte foi-se andando para a Aldeia.

De lá lhe veio encontrar o Principal dos Irurizes com seus cavaleiros, e dadas as boas-vindas, o levou para a casa do paricá, feita em meio do terreiro, para tomarem seu paricá e fazerem suas danças e bebedices.

Lá o agasalhou com todo o seu segmento, e com grandes demonstrações de alegria e festas, não lhes faltando do que comer e beber; trataram-se os negros entre si com toda a amizade e privança alguns dias, porém não deram, os Irurizes, licença às mulheres, ainda que suas próprias, de, correndo a Aldeia, visitarem os de pazes senão por despedida, pela qual lhes falaram, deixando-as mui chorosas do seu apartamento; finalmente acudiram eles com muita liberalidade aos que as tinham vindo visitar, presenteando-as com tudo que tinham para poderem comodamente voltar para suas casas, sem lhes faltar cousa alguma para sua viagem. São os Irurizes mui curiosos, e lavram com singular arte as suas trombetas ou mumbiz e bordões de várias castas, que vendem aos que vão para suas terras. Não fazem grande caso das ferramentas dos portugueses, porque lhes vêm do Rio Negro outras muito melhores que lhes trazem os índios daquelas bandas, que contratam com os estrangeiros ou bem com as nações que lhes são chegadas. [...]

LIVRO VII – CAPÍTULO XXV

MANDA O PADRE SUPERIOR DA MISSÃO IODOCO PERES AO PADRE JOÃO ÂNGELO COM O PADRE JOSÉ BARREIROS À NOVA MISSÃO DOS IRURIZES

[...] Governam-se as Aldeias dos Irurizes com Principais eletivos de tal sorte que o mais capaz entre eles é o que sucede pela morte de seu Principal; e em as Aldeias só os que são parentes podem ter casa à parte, porque os vassalos moram em roças dos que governam, com que as Aldeias contém somente Principais, os quais elegem sobre si um Cabo, que é como o cabeça de todos. Havia no tempo que lhes assistiu o Padre João Ângelo com o Padre José Barreiros, cinco Aldeias grandes desta

mesma nação; a primeira de Irurizes, a segunda de Paraparixanas, a terceira de Aripuanas, a quarta de Onicores, e a quinta de Tororizes, além de algumas aldeotas de pouca consideração, porém estas cinco continham mais de vinte Aldeias, porquanto cada roça daqueles Principais era uma boa Aldeia de vassalos. Os Padres Missionários, para melhor Governo de todas elas, assim em o temporal como em o espiritual, que lhes competia pelas leis de Sua Majestade, mandaram chamar um dia os Principais todos para lhes dar informações dos intentos de sua vinda para suas terras. Obedeceram logo e para que de um se conheça o modo com que chegam, referirei somente o do Paraparixana, que era o mais vizinho e veio pelo modo seguinte.

Chegou uma tarde ao Porto da Aldeia com grande número de canoas e, sem desembarcar alma viva, mandou um mensageiro dar parte ao Principal Mamoriny como era chegado o Principal Paraparixana, e assim, estando todos dentro de suas canoas, sem se bulir em coisa alguma, pela manhã tornou a mandar segundo recado, pedindo licença de sair para terra. Estes recados todos trazia logo o Principal Missionário aos Padres pedindo-lhes seu consentimento; com ele finalmente começaram a vir para a Aldeia com grande número de índios carregados de mil curiosidades, de assentos, de bordões, tapiocas e beijus e estes eram os mimos que o Principal Paraparixana mandava adiante de si a todos os moradores daquela Aldeia.

Atrás destes ia uma tropa de mancebos pintados a mil maravilhas, os quais andavam dois em dois, com grande modéstia e compostura e, levando seus arcos e flechas pela mão, se encaminharam para a casa do Paricá; após deles começaram a vir os moradores da Aldeia do Paraparixana, os quais traziam nas mãos umas varas rachadas e abertas pela ponta, em sinal

que tinham vassalos e eram fidalgos entre os seus e por isso também cada qual deles levava uns pajens adiante de si com arcos e flechas pelas mãos; finalmente, ao cabo de todos estes fidalgos, vinha o Paraparixana, vestido de seda verde, com um terçado arvorado na mão, e assim como levava diante de si grande número de pajens, também o seguia em ordem uma grande multidão de vassalos.

Passou toda esta procissão pela porta da residência dos Padres e não obstante estarem lá eles e o Principal Mamoriny que lhes estava explicando os passos daquela entrada e os nomes dos Principais, contudo nenhum deles se atreveu a falar nem a olhar para eles, e assim foram à casa do Paricá, onde se lhes armaram as redes e os jacazes ([4]), e assentados aqui todos pediu o Principal Mamoriny licença aos Padres de os ir visitar, assim como ele foi foram também em sua companhia os mais Principais da Aldeia, e, assentados uns defronte dos outros, mandou logo o Principal Paraparixana dizer ao Padre João Ângelo que ele era chegado, e que ele desejava sumamente que viesse. Ele logo veio com todo o seu acompanhamento à porta da casa da residência, porém ele só entrou dentro fez-lhe a visita, e daí tornou outra vez para a casa do Paricá, onde de todas as casas da Aldeia lhe foi um presente para o jantar, e jantaram alegremente todos, porém sem vinhaça alguma, e aí estiveram quatro ou cinco dias, sem nunca entrarem em casas daquela Aldeia, não obstante que tinham aí seus parentes mais chegados por estarem casados uns com os outros; finalmente quando se quiseram ir para a canoa, então foram correndo todos juntos, por todas as casas donde as mulheres lhes davam seus mimos para a viagem. (BETTENDORFF)

[4] Jacazes: cestos trançados de taquara ou cipó usados no transporte de cargas.

Charles Marie de La Condamine (1744)

As águas claras e cristalinas do Rio Negro mal tinham perdido a sua transparência, misturando-se com as esbranquiçadas e turvas do Amazonas, quando encontramos do lado do Sul a primeira Embocadura dum outro afluente que nada cede ao anterior, e que não é menos visitado pelos portugueses. É o que chamam Rio Madeira, talvez por causa da quantidade de árvores que carrega no tempo das cheias. Para dar ideia da extensão de seu curso, basta dizer que, em 1741 ([5]), subiram por ele até as proximidades de Santa Cruz de la Sierra, Cidade episcopal do Alto Peru, situada a 17°30' de Latitude Austral.

Este Rio tem o nome de Mamoré na sua parte superior, onde se acham as missões Mojos, de que os Jesuítas da Província de Lima fizeram uma Carta em 1713, que foi inserta no tomo XII das "*Cartas Edificantes e Curiosas*"; mas a fonte mais distante do Madeira é vizinha do Potosi e pouco afastada da origem do Pilcomaio, que vai lançar-se no grande Rio da Prata. (CONDAMINE)

Bernardo Pereira Berredo (1749)

Carta do M.R.P.M. ([6]) **Bento da Fonseca, da Companhia de Jesus, Procurador Geral do Maranhão**

Agradeço a Vossa Paternidade a antecipação, que me faz dos "*Annaes Históricos do Maranhão*", e fico obrigadíssimo a Vossa Paternidade pela sua obsequiosa lembrança. [...]

[5] 1741: 1749 – "*Viagem da Real Escolta*" – José Gonçalves da Fonseca.
[6] M.R.P.M.: Mui Reverendíssimo Padre Mestre.

No ano de 1739, se soube que o Rio Negro se comunicava com o Rio Orinoco, por Cartas que escreveram os Padres Missionários, da Companhia de Jesus, da Província do Novo Reino de Granada, ao R.P. ([7]) Achiles Maria Avogadro, da minha Companhia, e da Província do Maranhão, que se achava no dito Rio Negro descendo, e praticando índios à nossa Santa Fé, e examinando outros, que os Portugueses resgatavam no dito Rio por escravos. Por estas Cartas, e com esta ocasião se soube, que o Rio Negro tem perto de três meses de viagem navegável, que desce do Poente para o Nascente qual paralelo ([8]) ao Rio das Amazonas, que por um braço se comunica com o Rio Orinoco, e que do Pará se pode por Rios, e por água sem pôr pé em terra, subir, e descer até a Cidade de Guayanna, e Ilha da Trindade, que lhe fica fronteira; ficando certo, que todo o continente de Guayanna fica sendo uma Ilha ([9]) cercada do Mar, e dos Rios Amazonas, Negro, e Orinoco. O Rio Madeira corre do Sul para o Norte, e desemboca no Rio Amazonas em altura de 02°20' de Latitude Austral. Do Pará até a Boca do dito Rio se gastam três semanas de viagem. Foi descoberto o Rio Madeira a primeira vez pelo Sargento-mor Francisco de Mello Palheta, no ano de 1725 ([10]).

---

[7] R.P.: Reverendo Padre.

[8] Paralelo: **?**.

[9] Ilha da Guiana: o Canal do Cassiquiare liga a margem esquerda do Rio Orenoco à margem esquerda do Rio Negro. O Cassiquiare é um defluente do Orenoco e é navegável a maior parte do ano por pequenas embarcações. Essa rara ocorrência geográfica forma uma região que abrange 1,7 milhões de quilômetros quadrados e cinco países, denominada de Ilha da Guiana. A Ilha é limitada pelo Oceano Atlântico, entre a Foz do Orenoco e o Amazonas, pela calha do Orenoco, Canal do Cassiquiare, Negro e Amazonas compreendendo o leste e o sul da Venezuela, a Guiana, o Suriname, a Guiana Francesa e, no Brasil, o Amapá, o norte do Pará, Roraima e uma parte do norte do Amazonas.

[10] 1725: na verdade Palheta percorreu o Rio Madeira no período de 11.11.1722 a 12.09.1723.

No de 1728, fundou o Padre João de Sampaio, da Companhia de Jesus, da Província do Maranhão, uma Aldeia de índios junto às primeiras Cachoeiras do dito Rio, que distam da Boca dele cousa de vinte e cinco dias de viagem. Da dita Aldeia subiu o Padre Sampaio pelo Rio acima até as Aldeias dos Padres da Companhia da Província do Peru, e galgou até as primeiras dezesseis dias em canoa bastante grande; e referiu, que os ditos Padres nas cabeceiras do dito Rio, e seus braços tinham dezesseis Aldeias de índios até Santa Cruz de la Sierra, em que tem as suas cabeceiras o dito Rio, e lhe dá o nome lá de Rio Mamoré.

Duas vezes desceram depois disto Portugueses das nossas Minas do Mato Grosso, que agora se criou Governo, e foi por seu primeiro Governador D. Antônio Rolim, irmão do Conde de Val dos Reys o ano passado, os quais vieram ao Pará por este Rio Madeira.

O primeiro foi um Manoel Telles, que assiste ainda hoje no Maranhão, e os segundos foram Miguel da Silva, e Gaspar Barbosa Lima, assistentes ambos na Capitania do Pará. Por relação destes se têm a notícia que, desde o Mato Grosso até certo Riacho, ou Braço do Rio Madeira, gastam-se três dias de jornada por terra; e embarcando-se, se gastam até uma das Aldeias chamada S. Joaquim, dez dias de viagem; e desta até a Boca do Rio Madeira, dezesseis dias, por ser grande a correnteza do Rio.

Conforme esta relação, se é verdadeira, se chega do Mato Grosso ao Pará em quarenta e quatro dias, contando-se quinze, como são da Boca de Madeira ao Pará. É tão confiante esta notícia, que houveram muitos votos para que o Governador do Mato Grosso fosse para o dito Governo pelo Pará, e por este Rio Madeira. (BERREDO)

João Daniel (1757)

Abaixo deste deságua o Rio Madeira, fazendo maior figura que todos os mais supra ([11]), pelo que houve historiadores que escreveram ser este o próprio Rio Amazonas, a quem o Rio Madeira se sujeita, vangloriando-se de ter, como o mesmo Amazonas, duas Bocas, e mais que ele três cabeças ou braços. O primeiro vem de Oeste chamado Beni; o segundo do Sul, e se chama o Rio Mamuré ([12]), nasce perto da Cidade de Santa Cruz de la Sierra. O terceiro vem de Leste, e nasce na Chapada Grande, ou Cume da Serra, entre Mato Grosso e Cuiabá; e se chama aí Rio Guaporé. Deságuam nele muitos outros Rios de uma, e outra banda; entre eles é célebre o Rio dos Diamantes, de que falaremos adiante. É navegável o Rio Madeira para cima de dois meses e meio de viagem. Tem muitos, e grandes Lagos; e por eles se comunica com o Rio Purus. [...] Tem algumas catadupas ([13]), das quais a maior é a primeira ([14]), que de nenhuma sorte dá passo aos navegantes, por muito alta; em cujo Distrito puxam por terra as embarcações e transportam as suas cargas, e passada, se tornam a embarcar e prosseguem viagem. É igualmente comum a portugueses, e espanhóis a sua navegação das Cachoeiras, ou catadupas para cima. (DANIEL)

José Monteiro de Noronha (1768)

75. De Arauató até chegar defronte da Barra do Rio da Madeira são cinco léguas. Este grande Rio desce do Sul ao Norte, e deságua na margem Austral do Amazonas em 03°25’. O Sr. de Condamine diz, na página 73 do seu Diário, que o Rio Madeira corre

[11] Supra: citados anteriormente.
[12] Mamuré: Mamoré.
[13] Catadupas: quedas d’água.
[14] Primeira: Santo Antônio.

paralelo ao Rio Bani, ou Beni, que supõe ser o que na sua Barra se chama Purus e de que se tratará nos & 89, e 90; no que padeceu grande equivocação porque o Rio Beni, junto com o Inim, formam o verdadeiro Rio da Madeira, que conflui com o Mamoré entre a 5° Cachoeira, chamada da Barra, na altura de quase 10°, depois de o último haver recebido em si as águas do Guaporé na altura de quase 11°. Na Oriental do Rio Madeira deságuam os Rios Aripuanã, Mataurá, Marmelos, Araraparaná, Unicoré, Uriponi, Paraxião, Giparana, e Jamari, acima do qual principiam as catadupas. Há no Rio da Madeira muito cacau e gentio, cujas nações mais conhecidas e distintas são: Arara, Marupá, Pama, Torá, Matanawi, Urupá, Tukumãfet, Mamí, Karipúna, Iuquí, Yauaretiuara.

76. Governando o Estado do Pará, o Senhor Cristóvão da Costa Freire fez uma Expedição de guerra contra os índios da nação Torá, por várias irrupções ([15]) que fizeram às Aldeias de Canumá e Abacaxis e hostilidades que praticaram. Foi Comandante da Expedição o Capitão-mor da Praça João de Barros Guerra que, recolhendo-se obrigado por uma moléstia, teve o infortúnio de naufragar e morrer por ocasião de um grande pau que, da margem do Rio caiu sobre a embarcação em que vinha. Na sua ausência continuaram as diligências da guerra dirigidas pelo Capitão de infantaria Diogo Pinto da Gaia e pelo Sargento-mor das ordenanças Francisco Fernandes. Reduzidos os índios à última consternação, pediram paz, que lhes foi concedida com a condição de se descerem, e agregarem à Aldeia de Abacaxis, hoje Vila de Serpa ([16]), ficando, porém, muitos que, por mais remotos, não foram invadidos ou escaparam do furor da guerra.

---

[15] Irrupções: incursões inopinadas.
[16] Vila de Serpa: atualmente Itacoatiara.

77. As margens do Rio Madeira são habitadas pelos índios da nação Mura, que são de corso, não admitem paz nem fala e costumam acometer, matar e roubar os navegantes. Não passam, contudo, do Rio Jamari para cima.

78. Na margem Oriental do Rio Madeira e distante da sua Barra vinte e quatro léguas, está fundada a Vila de Borba. A sua primeira situação foi no Rio Jamari, de onde se mudou para Camuam, na Barra do Rio Giparaná ([17]), e depois para Pirocam ou Paraxião e, ultimamente, para a paragem chamada Trocano onde presentemente está, sendo causa das suas mudanças a perseguição, que faziam os Muras aos seus moradores. (NORONHA)

D. J. G de Magalhães (1781)

ROTEIRO COROGRÁFICO

Da Viagem que se Costuma Fazer da Cidade de Belém do Pará à Vila Bela de Mato Grosso.

Tirado do Diário Astronômico, que ao Rio Madeira Fizeram os Oficiais Engenheiros e Doutores-Matemáticos, Mandados no ano de 1781 Por Sua Majestade Fidelíssima a Demarcar a 1ª Divisão dos Reais Limites.

Sargento-mor Engenheiro João Vasco Manoel Braum

Daí a outras duas léguas, vê-se a Vila de Serpa, situada no lugar a que chamam Itacoatiara, que quer dizer – Pedra Pintada, – e perto daí passa o 4° furo. Largando desta Vila, Rio acima, se encontrará na distância de três léguas o 5° furo do sobredito Lago, chamado Aybu; e subindo mais meia légua, o 6° e último furo, conhecido pelo nome de Arauató.

---

[17] Giparaná: Ji-Paraná.

Deste furo se poderá já passar para a margem Austral do Amazonas aonde, vencidas cinco léguas, se aportará à Barra do Rio Madeira. Entrando, pois, por este Rio se deixará, por Estibordo, o Amazonas, e com proa a SO, navegar-se-á pela margem Oriental acima, encontrando nela, em distância de onze léguas e meia, a Boca do Rio ou Furo Tupinambarana, que vai desaguar pela Boca, que já se contemplou no Amazonas; defronte daquele furo se acha a Ilha Maraia. Navegando mais onze léguas, se chegará à Vila de Borba. E largando deste Porto Rio acima, que pela distância de quase duas léguas vai na direção de E, tornando depois ao seu rumo geral de SO, se deixará por Estibordo a Boca do furo Uautás, que dista quatro léguas e meia da Vila de Borba. Deste Furo para cima, corre o Rio no rumo do S, na distância de quase sete léguas, em que se encontram remarcáveis praias e Ilhas, sendo a primeira a da Mandiúba, logo adiante duas paralelas, chamadas de Carapanatuba; e quase aonde o Rio toma o seu rumo geral está a Ilha do Jacaré, e duas léguas superior se acham as Ilhas de José João, deixando mais por Estibordo a Boca do Rio Ariupanã, que fica dezessete léguas acima do Uautás. Da referida Boca do Ariupanã se segue a viagem do rumo geral, encontrando logo as Ilhas das Araras, que tem 4 léguas de comprido, e a costa da margem Oriental, por onde se navega, de altas barreiras de ocres de diferentes cores, desembocando nela, defronte da última ponta das sobreditas Ilhas, o Rio do mesmo nome.

Prosseguindo a viagem se encontrará duas léguas adiante a Ilha Uruá, que tem outras duas léguas de comprido, e mais duas superiores em a mesma margem Oriental a Boca do Rio Mataurá, que fica distante do Rio Ariupanã dez léguas e meia. O Rio Mataurá comunica-se com o Tupinambarana pelo Rio Camuam.

Da Boca do Mataurá para cima, leva o Madeira a direção de O por quase três léguas, e delas para diante busca outra vez o seu rumo geral até a Boca do Rio Anhangatiny, que dista do Mataurá cinco léguas e meia. No meio deste intervalo, se acha a Ilha do Jenipapo, que tem duas léguas de extensão com grandes praias, e trabalhosas correntezas. Da Foz do Anhangatiny, segue o Rio a direção de O por quase duas léguas, voltando depois ao seu geral rumo até a Boca do Rio Manicoré, que deságua no Madeira em a margem Oriental, sete léguas e meia distante do Anhangatiny. Entre a distância, em que ficam estes dois Rios, se encontram as duas grandes Ilhas e praias chamadas do Mutupiri e Mouracatuba.

Continuando a viagem pelo Madeira acima, rumo de O até ao Rio Capanã, que fica também sete léguas e meia distante do Manicoré, se encontram várias praias, e se fazem diversas voltas, sendo uma tão oposta, que logo do S se vira ao N, aonde se acham as Ilhas conhecidas pelo nome de Jatuaranas, que são três, e compreendem três léguas na curva, que ali descreve o Rio.

Prosseguindo da Boca do Rio Capanã para cima, se navegará no rumo de E a distância de duas léguas, fazendo depois delas proa de S, por ser esta a direção que o Rio Madeira aqui leva com algumas pequenas voltas. Três léguas superior à dita Boca, se encontram as Ilhas do Urupé que tem duas léguas de comprido; e cinco acima está a Ponta da Ilha do Marmelo, que tem três léguas de extensão, ficando pouco antes do seu extremo superior na margem Oriental a Boca do Rio do Marmelo; e duas léguas acima as duas Ilhas de Aruapiara, que tem duas léguas de comprido, e formam também a Boca do Rio do mesmo nome, que se deixará por bombordo no meio das referidas Ilhas, distante do Capava onze léguas e meia.

Do extremo superior da última Ilha Aruapiara, se navega com proa de Oeste a distância de seis léguas, e continuando duas mais com rumo geral de SO se encontrará na margem Ocidental a Boca do pequeno Rio Baetas, ficando meia légua antes a Boca do Igarapé Jarauari. Pouco acima da Boca do dito Rio Baetas, se encontra uma Ilha do mesmo nome, e prosseguindo avante com proa de S a Ilha dos Muras, que fica seis léguas do Rio Baetas, e quatorze distante do Aruapiara. Seguindo viagem, se costeará a Ilha dos Muras pela parte Oriental, aonde se encontram muitas praias e grandes correntezas, ainda que menores que as do outro lado. Esta remarcável ([18]) Ilha tem a sua direção de N a S com quase três léguas de comprido, e uma de largo. Do extremo dela se navegará com proa de O, por ser o rumo que ali leva o Rio; uma légua acima quase a terra de bombordo se encontrarão as três Ilhas chamadas de Santo Antônio; e tendo navegado naquele rumo a distância de quatro léguas, corre o Rio ao S com cuja proa se avistará logo a Ilha dos Pagãos ou Saraíma, e uma légua superior a Ilha dos Periquitos, que tem uma légua de comprido. Duas acima está o Igarapé Pirayuara com uma Ilha imediata, que tem o mesmo nome, e uma légua de extensão.

Da Boca deste Igarapé se dirige o Rio outra vez para O, em que se demora a distância de duas léguas para tornar ao S, três léguas acima daquela última Ilha se encontrarão as das Piraíbas, que têm duas léguas de comprimento, formando todas duas grandes, e vistosas praias. Outras três léguas acima das Piraíbas principiam as três Ilhas das Arraias, que se acham ao longo do Rio com duas léguas de extensão. Superior a elas, na distância de uma légua se chegará à Boca do pequeno Rio das Arraias, que

[18] Remarcável: notável.

fica na margem Ocidental, e distante da Ilha dos Muras vinte e duas léguas. Prosseguindo viagem mais duas léguas, com proa do S, volta o Rio pela extensão de uma légua com a direção de SE, aonde se acha a Ilha chamada do Batuque, em que o Rio torna ao S. acabada a dita Ilha, que tem uma légua de comprido, se segue logo a das Flechas com duas léguas. Ambas estas Ilhas se acham encostadas à margem Oriental do Rio. A quatro léguas e meia acima das Flechas está a Boca do Rio ou Igarapé Mahicy; e légua e meia superior se acha a do Rio Machado, ambos na margem Oriental, e este distante do Rio das Arraias onze léguas e meia. Do fim da referida Praia, se navega com proa de SO até ao Igarapé Maiacypé, que fica por bombordo na distância de três léguas, e voltando aqui o Rio a O, se encontra légua e meia superior, na margem Austral, a Boca do pequeno Rio Pananema; e a uma légua mais em a mesma margem o Igarapé Puncam, da Boca do qual volta o Rio ao S, ficando pouco mais acima duas Ilhas do mesmo nome.

Vogando mais quatro léguas e meia, se deixará por bombordo a Boca do Lago ou Igarapé Puinaré, defronte de uma Ilha do mesmo nome, desaguando duas léguas superior em a margem Oriental do Madeira o Rio Jamary que dista do Machado quatorze léguas e meia. Partindo deste lugar, Rio acima, com proa de S, se encontrará a uma légua de distância a Ilha de Mariuhy, que tem meia légua de comprido, e a pouco mais de uma fica a Ilha dos Guaribas, sendo a costa de E destas Ilhas de grandes e altas barreiras com suas pontas de pedras, que formam trabalhosas correntezas.

Da Ilha das Guaribas corre o Rio para O, e nesta volta se deixa por bombordo a tapera do Trocano, lugar em que residiram ultimamente os moradores da Vila de Borba [...].

Navegando mais uma légua, se encontram as Ilhas do Mandihy, que compreendem quase duas léguas na sua extensão. Delas volta o Rio para o seu rumo geral de SO, e subindo por este rumo pouco mais de duas léguas, se encontrará a grande e famosa Praia do Tamanduá, onde se fazem as mais vantajosas pescarias de tartarugas, por irem a ela muitas desovar. Desta Praia até pouco mais de uma légua, se dirige o Rio para o Oeste, e vencida ela, prossegue por mais de três léguas à direção de S, ficando em ambas as margens as Bocas de muitos Lagos até a 1ª Cachoeira, chamada de Santo Antônio, que dista do Jamary doze léguas e meia.

Acabada de conseguir a passagem da dita Cachoeira, se prosseguirá avante quase uma légua pelo rumo do S, e voltando a distância de outra com o rumo de SO, se encontrarão muitos e altos penedos, que atravessam o Rio, e formam nele uma grande correnteza e sirga ([19]), a que chamam do Macaco, a qual se passa com bastante trabalho, ficando pouco mais acima uma Praia, onde se costuma descansar, já distante da dita Cachoeira de Santo Antônio duas léguas e meia.

Prosseguindo Rio e correntezas acima, se chegará à 2ª Cachoeira, chamada do Salto ([20]), onde é indispensável descarregar as canoas e estivar o varadouro, que tem mais de 250 braças de extensão pela falda de um monte ou morro de lajedo e terra, que há de ter mais de sessenta palmos de alto, com áspero declive.

---

[19] Sirga (espia): a extremidade de um cabo de sisal era amarrada ao mastro do veleiro, ou na popa da embarcação, e a outra passada à volta de um galho ou tronco de árvore. As embarcações eram então tracionadas até um determinado ponto onde aguardavam que se repetisse o mesmo processo com outro cabo.

[20] Salto: Teotônio.

Desta Cachoeira se navega com proa de S encontrando-se uma légua acima infinitos penedos dispersos por toda a largura do Rio, o que produz trabalhosas correntezas, e enfadonhas voltas, até se navegarem três léguas e meia de caminho, onde se encontra a 3ª Cachoeira, chamada dos Morrinhos, que se costuma vadear pelo canal do meio, e quase sempre em meia carga.

Vencida, pois, a passagem desta Cachoeira, se prossegue uma légua de viagem com proa de O e mais três e meia a SO, encontrando-se nesta distância uma grande Ilha em que há fortes correntezas e, na margem Oriental do Madeira, a Boca do Rio Jaciparáá; dela para diante torna aquele Rio a direção de Oeste; navegando pouco mais se encontram três Ilhas conhecidas pelo dito nome, e bastantes correntezas.

Três léguas acima, se acha uma Ilha chamada de Santa Anna, onde volta o Rio ao SO, encontrando-se duas léguas superior na margem Ocidental a Boca do Rio Maparaná, e uma acima a 4ª Cachoeira, conhecida pelo nome de Caldeirão do Inferno, que dista da Cachoeira dos Morrinhos dez léguas. Da saída do dito Caldeirão corre o Rio no rumo de SO, e havendo por ele navegado uma légua, se encontra a 5ª Cachoeira, chamada do Girau ([21]).

Por esta altura, em a margem Oriental, vive o gentio Pâma, que muitas vezes vem a esta Cachoeira ajudar, e presentear os passageiros; é muito manso, mais branco do que o do Rio Amazonas, e entre eles há muitos batizados. Na margem oposta, habita também o gentio da nação Caripûna, que é inteiramente selvagem; tem o rosto mascarado de vermelho, as orelhas furadas, e nelas trazem ossos;

[21] Girau: Jirau.

a cartilagem do nariz também furada, atravessando por este furo um tubo de goma alambreada ([22]), muito dura, que terá três polegadas de comprido, e quatro linhas de grosso. Alguns têm umas curtas barbas ou bigodes, e do meio deles lhes pendem uns semelhantes tubos, porém mais grossos e compridos; ornam a cabeça com um círculo guarnecido de curtas penas, sendo as da parte posterior de Araras, as quais lhes caem sobre as costas; são muito desconfiados, ladrões, robustos e ferozes.

Da dita Cachoeira se prosseguirá com o mesmo rumo a distância de duas léguas, vencendo-se nelas trabalhosas correntezas; e mudando depois o Rio para o S até a distância de cinco léguas e meia, se encontrará a 6ª Cachoeira, chamada dos Três Irmãos, que dista do Girau sete léguas e meia.

Vencida esta Cachoeira, se navegará com proa de Oeste a distância de quatro léguas pelo Madeira que nesta paragem é muito estreito, e guarnecido pela costa Austral de Colinas que terminam na margem do Rio, e pela Setentrional, de terras elevadas, havendo no álveo ([23]) do Rio diferentes penedos fora d’água, que produzem incômodas correntezas até a 7ª Cachoeira, chamada do Paredão, a qual dista da 6ª cinco léguas e meia.

Com a proa a O, se continua a viagem, vencendo repetidas correntezas até a 8ª Cachoeira, conhecida pelo nome de Pederneira, distante da do Paredão três léguas. Acabada esta trabalhosa passagem, se prossegue avante com o rumo de SSO, deixando em a margem Ocidental, distante quatro léguas, a Boca do Rio Abunã.

---

[22] Alambreada: amarelada.
[23] Álveo: canal.

Deste lugar, volta o Madeira no rumo de SE e, vencidas com esta proa quatro léguas e meia, se muda para a do S por mais duas léguas e meia, com que se chega À 9ª Cachoeira, chamada das Araras, que fica onze léguas da Pederneira. Prosseguindo viagem a rumo do S, com a oposição de continuadas correntezas, se chega à 10ª Cachoeira, intitulada do Ribeirão, que está situada três léguas acima das Araras. Vencidas, pois, as grandes dificuldades daquela horrorosa Cachoeira, que tem duas léguas de comprido, se continuará a viagem por entre penedos e correntezas até a distância de meia légua, onde se encontra a 11ª Cachoeira, chamada da Misericórdia.

Da dita Cachoeira se dirige o Rio pelo rumo do Sul até a Cachoeira, conhecida pelo nome do Madeira ([24]), que dista da Misericórdia duas léguas. Vadeada que seja aquela Cachoeira, se navega com proa de S até a Boca do Rio Mamoré, que fica duas léguas distante da Cachoeira do Madeira, e deixando por estibordo na direção de SO o Rio Madeira, se prossegue avante a distância de uma légua, com o mesmo rumo do Sul, ficando por Bombordo um pequeno Rio d'água negra, e meia légua superior a 13ª Cachoeira, chamada das Lajes. Prosseguindo viagem, se chegará com légua e meia de caminho à 14ª Cachoeira, denominada do Pau-Grande.

Largando a dita Cachoeira água acima e rumo do S, se encontrará na distância de duas léguas a 15ª Cachoeira, conhecida pelo nome das Bananeiras. Nesta Cachoeira, se varam quase sempre as canoas por terra, tendo o Rio mais ou menos água, o qual neste lugar é larguíssimo, e cheio de inumeráveis Ilhas, pedras, correntezas e saltos, sendo esta Cachoeira; e a do Ribeirão, as duas mais escabrosas

---

[24] Madeira: 12ª.

e extensas, pois em qualquer das grandes sirgas, ou saltos, de que se compõe, arrebentando o cabo, porque se puxa cada uma das canoas, não só se farão em pedaços, mas dificultosamente se salvará a gente, que nelas for. Vencida a dita Cachoeira e algumas correntezas que se lhes seguem, se navegará com proa de E a distância de uma légua; e com proa de S légua e meia para chegar à 16ª Cachoeira, chamada do Guajará-açu. Conseguida esta Cachoeira, e as seguintes correntezas, que enchem quase todo o quarto de légua de distância, se acha a 17ª Cachoeira, intitulada da Guajará-mirim, que sem notável trabalho se vence, prosseguindo avante até uma Ilha, que o Rio ali forma, e em que termina uma légua de distância.

A respeito de Cachoeiras não se pode dizer positivamente nem o seu estado, nem o tempo que se gastará em passar cada uma delas. Dois palmos d'água mais ou menos lhe fazem uma considerável diferença, pois esta pequena quantidade basta para diminuir em umas as sirgas e saltos, facilitando-lhes breves canais, e em outras fazer suceder tudo pelo contrário, aumentando a ruína das canoas e a demora dos seus consertos; não falando ainda nas moléstias, que provém aos índios, quando andam dias continuados trabalhando dentro d'água, mormente se o Rio traz repiquete ([25]).

Deixando, pois, a dita última Cachoeira, se navega com o rumo de SE até deixar por bombordo a boca do Rio Pacanova, e levando deste lugar a direção do S interpolada de muitas e diferentes voltas, se chegará a duas pequenas conhecidas pelo nome das Capiuaras, que ficam nove léguas e três quartos distantes do Guajará-mirim.

[25] Repiquete: onda que desce das cabeceiras dos Rios, com as primeiras chuvas que ali caem, sem que tenha chovido no resto do seu curso.

Das ditas Ilhas para cima, aumenta o Rio tantas e tão sucessivas voltas, que seria confusa a sua narração, sendo entre elas a de maior extensão ao S e SE até chegar a Foz do Rio Mamoré que fica dezesseis léguas e meia das Capiuaras. Deixando a dita Foz ou confluência destes dois Rios ([26]), se entra pelo Guaporé, que é muito mais estreito, e de águas cristalinas; e navegando-se à distância de uma légua com proa de S se seguirá depois o rumo geral de E com a interpolação de muitas voltas até chegar a Ilha das Rondas, que fica seis léguas por este Rio acima.

Desta Ilha segue o Rio a direção do S pela distância de uma légua, onde principia a fazer quatro apertadas e unidas voltas sobre os rumos de N e S, de légua de comprimento cada uma. Acabadas elas, se navega com proa de E a distância de duas léguas até a Boca do Rio Cautário que é bastante largo, e entra no Guaporé pela margem Setentrional. Prosseguindo avante, se encontra na mesma margem a Boca do Cautário Pequeno, e deste lugar para diante leva o Rio a direção de S por uma larga distância, voltando depois na de E até encontrar a Fortaleza Velha, que fica treze léguas e meia da Ilha das Rondas. Um quarto de légua acima se acha o Forte do Príncipe da Beira ([27]), chamado antigamente Lugar de Santa Rosa.

[26] Rios: Mamoré-Guaporé.

[27] Forte do Príncipe da Beira: é um quadrado fortificado pelo sistema de Mr. de Vaubam, revestido de cantaria, erigido em terreno sólido, e próprio para uma defesa, por ser o mais elevado que se encontra desde a Foz do Mamoré até a do Baurez, [...] pelo que concludentemente se deixa ver a precisão que ali havia de uma Fortaleza, que fosse fronteira a tantos pontos para os estabelecimentos portugueses, e que ao mesmo tempo servisse de registro aos comboieiros, que todos os anos sobem do Pará, e pagam nele os direitos de Sua Majestade, pois só daqui para cima se poderá extraviar fazendas. (MAGALHÃES)

Alexandre Rodrigues Ferreira (1786)

Ofício do 1° de agosto de 1758

Pela Carta de V.S.ª de 22 de novembro do ano próximo passado, foi presente a Sua Majestade a relação que a V.S.ª fez João Fortes Aragão, de haver achado junto ao Rio Madeira, e da nova Aldeia que intentava estabelecer naquela parte com os dez principais dos índios Maguez.

A amostra de ouro e as pedras cristalinas que V.S.ª remeteu à real presença do mesmo Senhor para se examinarem, concluindo haver ouro nas serras que formam as Cachoeiras do Rio Madeira.

Pelo claro conhecimento que Sua Majestade tem de que o aumento desse Estado só pode conseguir-se pelos utilíssimos estabelecimentos da agricultura e do comércio, e que estes descairão ([28]), se os povos que neles se devem empregar se divertirem ([29]) para as minas, não pode o mesmo Senhor deixar de prevenir tão prejudiciais consequências, ordenando a V.S.ª que não só não promova o sobredito descobrimento de ouro nas serras que formam as Cachoeiras do Rio Madeira, mas que tenha particular cuidado de o impedir por todos os modos diretos e indiretos que possível lhe forem.

Quanto, porém, aos índios Maguez, deve V.S.ª promover o estabelecimento das Aldeias e a civilização dos mesmos índios; porque nestes dois pontos consiste o principal interesse desse Estado e se reduzem os principais objetos das ordens de Sua Majestade. (FERREIRA)

---

[28] Descairão: declinarão.
[29] Divertirem: desviarem.

Manuel Aires de Casal (1817)

O Rio Madeira, assim chamado dos grandes troncos que trazem as suas cheias, alguns de cedro duma grossura extraordinária, toma esse nome na confluência do Guaporé [como dissemos] com o Mamoré, que nasce na Província de Potosi, atravessa a de Santa Cruz de la Sierra, descrevendo um vasto semicírculo pelo nascente para o Setentrião, engrossando com grande número de outros que se lhe unem por um e outro lado até a mencionada confluência com o Guaporé na Latitude de 10°22'; quarenta léguas acima desta paragem, no paralelo de 13°, comunica este Rio com o Beni pelo Rio da Exaltação, que sai do Lago Rogagualo, do qual sai outro de curta extensão para aquele, que passa pouco afastado, se é que o Rio Beni não reparte as suas águas para aquele Lago, que poderá ter seis ou sete léguas de comprimento Leste-Oeste.

Em frente do ângulo da confluência do Mamoré com o Guaporé, ou Itenez, há um ilhéu de rocha com capacidade para um Forte. Contam por água duzentas e sessenta léguas desta paragem até a Foz do Madeira. No espaço das primeiras sessenta, com pouca diferença, há doze Cachoeiras notáveis. A primeira, que tem o mesmo nome do Rio ([30]), fica pouco abaixo do mencionado ilhéu, e é formada de três saltos ou degraus no espaço de meia légua. As canoas sobem a sirga descarregadas, obra de trezentas braças. Segue-se a da Misericórdia, meia légua abaixo. O perigo e o trabalho dependem aqui da altura, ou da diminuição das águas do Rio. Passado outro igual intervalo, está a Cachoeira do Ribeirão, formada de cinco saltos no espaço de quatro milhas, onde as cargas são levadas às costas obra de três mil passos, e as canoas puxadas à sirga,

[30] Rio: Madeira.

e em parte também arrastadas por terra. Segue-se depois de quatro léguas, a da Figueira, aliás das Araras, formada de ilhotes e penedos, com pouca extensão, e onde se sobe sem maior trabalho. Doze léguas abaixo está a das Pederneiras, onde o Rio é semeado de penedos à flor d'água, obrigando a descarregar as canoas que sobem a sirga, e as cargas aos ombros por espaço de duzentas e quarenta braças.

Três léguas mais adiante se encontra a do Paredão, onde o Rio corre apertado e rápido por entre rochedos, mas curto espaço. Depois de seis léguas, encontra-se a dos Três Irmãos, formada de vários degraus, geralmente pequenos, no espaço de um quarto de légua, e onde não há maior incômodo. Oito léguas mais abaixo, está a do Jirau, onde o Rio passa rápido e apertado, por entre morros, sendo indispensável arrastar as canoas por terra obra de trezentas e cinquenta braças. É formado de cinco saltos num curto espaço. Légua e meia adiante, está a do Caldeirão do Inferno, com três milhas de comprimento, formando em certa paragem um sorvedouro perigosíssimo, que obriga a muita vigilância e trabalho. Obra de seis léguas abaixo, está a Cachoeira dos Morrinhos, aludindo a três morros pequenos, e pouco afastados da margem Ocidental, cobertos de salsaparrilha. Quatro léguas mais adiante, está a denominada Salto do Teotônio, que é um açude de rocha com mais de trinta e seis pés de altura, quebrando em quatro partes, repartindo as águas do Madeira em outros tantos canais, sendo cada um deles um Rio caudaloso. Paralelamente com este majestoso dique corre, da margem Oriental um recife até bem perto da Ocidental, impedindo a passagem às águas de três canais, fazendo-as passar todas rapidamente por um estreito, entre a extremidade do mesmo recife e a margem esquerda do Rio.

As canoas são arrastadas por terra com muito trabalho, obra de duzentas e cinquenta braças. Pouco mais de uma légua abaixo, está a Cachoeira de Santo Antônio, onde o Rio passa repartido em três canais, formados por dois ilhotes de penedia, sendo preciso aliviar as canoas para poderem subir. É a primeira para os que sobem, e está na Latitude de 08°48′. Três meses ordinariamente gastam os navegantes em subir desta Cachoeira até a do Guajará-mirim, no Guaporé. Da Cachoeira de Santo Antônio até a embocadura do Madeira contam-se mais de trinta Ilhas de uma até três léguas de comprimento, quase todas povoadas de arvoredo soberbo. As de menor grandeza são muito mais numerosas. A maior é a das Minas, que sobre dez milhas de comprimento, tem mais de légua de largura, e fica dezessete léguas abaixo da Foz do Rio dos Marmelos. (CASAL)

Johann Baptist von Spix (1819)

A 15 de outubro, avistamos, entre um grande banco de areia a Leste, e uma ponte de terra coberta de mata baixa, a Oeste, a Foz do caudaloso Rio Madeira. Embora se apresentasse dividida por uma grande Ilha, tínhamos, contudo, diante de nós, desde a margem Norte até aquele Rio, um verdadeiro Mar de água doce.

Depois de meio dia, chegamos às altas e íngremes costas de Amatari que, pelo duplo escoadouro do relativamente pequeno Rio Amatari, se tornam Ilhas. Conquanto existisse outrora nessas Ilhas uma Aldeia dirigida pelos mercenários, da qual ainda pareciam dar testemunho algumas capoeiras baixas, tudo havia, entretanto, voltado à primitiva selva e, em vez daqueles Padres devotos, estavam instaladas ali algumas famílias de Muras errantes. (SPIX & MARTIUS)

Georg Heinrich von Langsdorff (1828)

Quatro meses inteiros esperamos aqui pelo Sr. Riedel. Afinal chegou ele, por seu turno magro e combalido pelas moléstias que apanhara no Rio Madeira, onde sofrera tanto como nós. (LANGSDORFF)

Antônio Ladislau Monteiro Baena (1839)

O Rio Madeira tem o seu berço na Latitude Austral de 17°34′ e na Longitude de 310°30′ nas montanhas do Alto Peru que, de Santa Cruz de la Sierra, se encadeiam até à Cidade de La Paz. A posição geográfica da sua Barra no Amazonas é o Paralelo Austrino 03°23′ cruzado pelo Meridiano Oriental à Ilha do Ferro 318°52′ e a largura é de 998 braças craveiras ([31]). A direção do seu curso, desde a Foz até à Boca do Abunã, é ao Sudoeste; do Abunã até à confluência do Guaporé, ao Sul; daqui torna ao Sudoeste; e da Boca do Rio Amantala, ao Sul.

O Madeira é um dos Rios mais caudalosos e despenhados ([32]) da Província; as suas águas são esverdeadas, claras e de bom gosto desde a Embocadura até defronte do Lago que existe na margem Ocidental acima do canal do Uautás; do mesmo Lago para cima, aparecem turvas nas partes em que as ribanceiras são de terra lodosa e onde se entornam Lagos mas, nas partes pedregosas ou barreiras, apresenta-se a água menos viciosa. A velocidade da corrente é de 2.961 braças por hora ([33]).

---

[31] 998 braças craveiras: 1 braça craveira = 2,2 metros; 998 braças craveiras = 2.195,6 metros.

[32] Despenhados: que se precipita de grande altura.

[33] 2.961 braças por hora: 6,5 km/h.

No mês de abril mostra-se maior a força da enchente do Rio e, no mês de setembro, ele parece deslizar tão plácido e tão tardo que a navegação da descida é quase igual à da subida. Na quadra das chuvas, uma canoa impulsionada por meio de cinco remos vinga em uma hora 1.357 braças ([34]). A Foz do Madeira está entre duas pontas de terra baixa, revestida de bosques semelhantes aos do Amazonas e incapaz de dar campo a tetos porque toda se alaga com o Rio cheio e entesta ([35]) com muitas Ilhas do Amazonas. As correntezas do Madeira estão salpicadas de mais três dezenas de Ilhas entre a Foz e a primeira Cachoeira, e algumas coroas de área a que chamam praias, nas quais há ingente abundância de tartarugas no tempo da sua produção, que é na queda da vazante do Rio, na Lua Nova de outubro. Destas praias, as mais frequentadas pelos agarradores daqueles excelentes "*crustáceos*" ([36]) são as que têm o nome de Tucunaré, do Mutum e Tamanduá, a qual é maior de todas, e jaz entre o Rio Jamari e a primeira Cachoeira na margem Ocidental do Madeira.

As suas margens da Foz para dentro até à primeira catadupa ([37]) são inundadas todos os anos nos meses de cheia em distância de uma a duas léguas para o centro segundo o inverno é mais ou menos pluvioso; disto resulta ficar o terreno malhado de inumeráveis Lagos, que aparecem na vazante maculando as ribeiras e de modo que sendo raras as paragens em que a terra é empolada nunca chega a haver uma légua de ribanceira alta e por isto estas curtas assomadas que os Lagos "*circunfundem*" figuram Ilhas.

---

[34] 1.357 braças: 2,7 km.
[35] Entesta: defronta.
[36] Crustáceos: **?**.
[37] Catadupa: queda d'água.

Esta índole topográfica muda das vizinhanças da primeira catadupa para cima; então começa-se a ver ribanceira alta, correspondendo com o centro e não consentindo ser alagada; e vê-se bosque altaneiro e frondoso e limpo da balsa ordinária nos terrenos ensopados. É daqui para diante que o Madeira desfere o seu curso por entre serras, que se dilatam por uma e outra banda a vários rumos. Acima da última Cachoeira, também o Guaporé apresenta pantanais na sua margem, todos provenientes do transbordamento do Rio que chega a mais de duas léguas para o interior, e estende-se consideravelmente ao longo da ribeira, e que desta arte forma um Lago imenso e vistoso pelas ilhotas arvorejadas que o salpicam. Barreiras vermelhas, ribanceiras de pedras, outras de pedra talhada, barreiras pedregosas, ribanceiras espinhadas de penhascos, enseadas de terras alagadas, terras soltas de ribanceiras que estão desabando com árvores enormes, que elas brotam, restingas de pedra, troncos coacervados ([38]) em suma quantidade; eis tudo o que constitui os passos que se encontram iterados por uma e outra margem do Rio e que junto com o trânsito afanoso ([39]) das Cachoeiras faz a navegação prolongada, mui perigosa e trava de muitas dificuldades.

É grande a opulência vegetal das broncas selvas do Madeira. São muitas as árvores de vária e fina espécie assim para construção de embarcações como para se lavrarem os trastes que o luxo tem introduzido para sua pompa falaz ([40]), mas agradável. Há também, além das matas de castanhal e cacau, uma grande produção de frutas monteses para alimento do homem e uma prodigiosa multidão

---

[38] Coacervados: amontoados.
[39] Afanoso: laborioso, trabalhoso.
[40] Falaz: ilusória.

de caça volátil e quadrúpede, mormente de porcos, a cuja multiplicidade se pode atribuir a destruição dos perniciosos répteis, cujas odiosas famílias nascidas por assim dizer da corrupção que o clima favorece, infectam todos os países da zona tórrida e talvez se multiplicam com mais celeridade na América Equinocial, onde os seus indivíduos adquirem uma grandura ([41]) desmesurada e grossura monstruosa.

O Madeira e todos os Rios que nele difundem o seu cabedal são copiosíssimos de anfíbios e de peixes de bom sabor sobretudo no Distrito das catadupas, onde também a água é mais barrenta que a que está abaixo delas. Os Lagos, que alguns a falar com propriedade se podem apelidar mediterrâneos de água doce e que se comunicam com o Rio pelos Riachos seus oriundos, prestam no inverno um pronto asilo a milhares de peixes de todas as castas e ao homem uma subsistência segura todas as vezes que ali lhes for armar ciladas. Entre esses Lagos mui notável é o chamado Jurupari pirá ([42]) no qual o peixe todo que nele vive e se apascenta há dotado de uma tão extraordinária insipidez, que nem assado nem guisado com temperos tem sabor a coisa alguma.

---

[41] Grandura: grandeza.

[42] Jurupari pirá ou Peixe do Diabo (Satanoperca Jurupari): descrito por Heckel em 1840, esta espécie fazia parte das coleções feitas por Johann Natterer. O específico nome, Jurupari, é uma derivação da palavra "*Juruparipindi*," de origem Tupi, que significa "*Demônio da Floresta*". Apresenta uma chamativa coloração, com tons em verde esmeralda e cobre. Seus olhos parecem ter em seu interior uma cor laranja que se destaca em locais com pouca iluminação.

- Satanoperca daemon: daemon = espírito do mal, demônio, diabo, vulgarmente conhecido como "*cará*". Satanoperca daemon também foi descrito por Heckel a partir da coleção de Natterer. Embora os nativos se referissem do mesmo modo a este peixe como o "*Juruparipindi*," Heckel observou várias diferenças em sua coloração e descreveu-as como uma segunda espécie.

Há produtos do reino vegetal que, sendo artigos de subsistência e de manufatura, podem fazer um quantioso ([43]) e variado objeto de circulação mercantil ou de câmbio de equivalentes, tanto compensativo como lucrativo. O cacau tem o primado destes produtos, porquanto a mão munífica ([44]) da natureza ou Vênus física acobertou ([45]) as margens do Madeira e dos Rios seus feudatários, de cacauzeiras que, em anos alternos, assoalham milhares de arrobas da sua amêndoa de nenhuma sorte inferior à de Guatemala, Veraguas ([46]) e Caracas, na qual carregam a estima e os gabos ([47]) dos seus prezadores. Além deste produto natural, há a castanha doce, a salsaparrilha, o óleo de copaíba ainda que em pouca abundância, a estopa da casca estomada do castanheiro, o guaraná em mediana abundância e o anil, cuja fécula colorante emparelha com a do Rio Negro e Guatemala. Até hoje não se tem descoberto a casca Peruviana, puxiri, cravo, minas de algum metal ou salitre; novas pesquisas, que penetrem o âmago da espessura, darão notícia mais positiva, que a este respeito falta. Pode-se também inserir na classe das apontadas produções as diferentes ictiocolas ([48]) e as manteigas dos ovos das Tartarugas e Tracajás, cujo fabrico sobre fácil e pouco dispendioso é assaz interessante pelo bom preço que a sua venda sempre há de ter. As plantas educadas pela mão do homem podem ser várias e numerosas porque a terra é apta para produzir os frutos em magna cópia sem pedir ao colono duro lavor. A experiência já tem demonstrado que o terreno produz bem o tabaco, cuja planta cresce e faz-se tão boa como a de Cuba, Virgínia e Províncias meridionais do Império.

---

[43] Quantioso: valioso.
[44] Munífica: pródiga.
[45] Acobertou: cobriu.
[46] Veraguas: Panamá.
[47] Gabos: louvores.
[48] Ictiocola: cola de peixe fabricada com a sua bexiga natatória.

O mesmo se verifica com a cana de açúcar, com as raízes de todas as qualidades de mandioca, que faz a base da subsistência do País, com os legumes, com todos os grãos, milho, trigo do Industão ou arroz e com o algodão que, em todas as partes do mundo, se chama planta de ouro por excelência. Gêneros estes que todos vegetam com produção superior à centenária nesta plaga Equinocial.

Árduas cataratas principiam a abrolhar o Rio na Latitude Austral de 8°50′ e na Longitude de 313°49′30″; elas são em número de 17 mas destas estão 12 surgidas no mesmo Madeira até junto da garganta do Beni e 5 no Guaporé, abaixo da confluência do Mamoré. A primeira de todas, para quem remonta o Rio, dista da Vila de Borba 160 léguas, e a última 230, e os nomes delas, consideradas na mesma ordem da subida, são Aroaya, Gamon, Natal, Guaraassu, Cuati, Arapacoá, Paricá, Maiari, Tamanduá, Mamorini, Uainumu, Tapioca, Tejuca, Javalis, Papagaios, Cordas, Panela.

Mas hoje, no Mapa deste Rio, formado segundo as observações astronômicas feitas em consequência da demarcação de limites até ao ano de 1790, as ditas cataratas tem os nomes seguintes: Santo Antônio, Salto do Theotonio ([49]), Morrinhos, Caldeirão do Inferno, Jirau, Três Irmãos, Paredão, Pederneira, Araras, Ribeirão, Misericórdia, Madeira, Lajes, Pau Grande, Bananeira, Guajará-açu, Guajará-mirim. Todas as referidas catadupas abraçam 70 léguas de extensão, as quais, subtraídas de 494, que vão da Foz do Madeira pelo Guaporé à Cidade de Mato Grosso, restam 424 desempachadas ([50]) de horríveis empeços ([51]).

---

[49] Theotonio: Teotônio.
[50] Desempachadas: livres.
[51] Empeços: impedimentos.

As serras de que principiam estas catadupas são vistas para a parte Ocidental pelo navegante estando ao pé de uma Ilha fronteira às altas barreiras vermelhas jacentes ([52]) acima do Rio Machado. Um minuto de recreio e medo promove, no espírito do viajante, o aspecto da maior parte destas catadupas; é assunto de medonha contemplação a magna valentia com que a água, despenhando-se de alterosos penhascos, ribomba e cobre de alva espuma alcantis ([53]) e fráguas, jorra claras espadanas das quebradas dos rochedos, circunflui furiosamente os aspérrimos penedos dos canais, os grandes e desordenados grupos de rochas e os morros de pedra em forma de ilhetas, uns escalvados e outros arvorejados, e retrocede formando túrgidas ([54]) ondas, terríveis correntezas, rilheiros ([55]) e voragens ([56]). Conduzidos pelas correntezas, idosos cedros colossais e outras árvores gigantes que, abaladas por temporais bravos, não puderam zombar da pujança de ventanias clamorosas, conservando-se como troféus da natureza e ornamento da terra, caem nas ditas voragens, somem-se no fundo, ressurgem muitas vezes pinchadas para o ar, rodopiam com rapidez incrível e rompem uma tão possante represa volvido seu tempo.

O nome do Madeira era Cayari quando, em 1637, o Capitão Pedro Teixeira subiu o Amazonas para Quito; os portugueses deram-lhe depois o nome que tem por verem que lhes arremessava muitas e corpulentas árvores. A primeira Expedição que consta se fizesse a explorar este Rio, foi a de Francisco de Mello Palheta mandado, em 1723, pelo

[52] Jacentes: que estão situadas.
[53] Alcantis: rochas altas e escarpadas.
[54] Túrgidas: dilatadas.
[55] Rilheiros: redemoinhos.
[56] Voragens: sumidouros.

General Governador do Pará João da Maia da Gama por haver tido notícia de alguns contratadores de gentios do Madeira que, acima das suas Cachoeiras, haviam habitações de <u>gente europeia sem se saber ao certo se de portugueses ou espanhóis</u>. O dito explorador, acompanhado de uma tropa, navegando a parte superior das Cachoeiras, encontrou perto da Foz do Mamoré uma canoa de índios castelhanos, governada por um mestiço; este o guiou à Aldeia da Exaltação de Santa Cruz dos Cujubabas sita ([57]) na margem Ocidental do Mamoré, entre os Rios Iruiname e Manique, na qual falou com os Missionários e regressou ao Pará onde, dando notícia do que achou, nada disse do Beni, que havia de encontrar entre as Cachoeiras, nem do Guaporé que, tanto na entrada como na saída do Mamoré, não podia deixar de ver.

Antes do mencionado Mello Palheta, já, em 1716, havia entrado no Madeira o Capitão-mor do Pará, João de Barros da Guerra, mas ele não foi ali a explorar, foi a castigar como castigou e extinguiu, de ordem de Christovão da Costa Freire, Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão Pará, os silvícolas Turazes pela sua atrevida previcácia ([58]) de saírem no Amazonas a roubar e matar a gente das canoas, que iam do Pará ao Solimões, a colher cacau e não passou da ribanceira vermelha acima do Lago Manicoré, em que assentou o seu Arraial, ribanceira apartada 70 léguas da Embocadura do Madeira.

Em 1742, desceu este mesmo Rio para a Cidade do Pará Joaquim Ferreira Chaves, morador do Cuiabá, com dois outros da mesma terra, tendo se apartado dos que com ele tinham ido comprar gado e cavalos

---

[57] Sita: situada.
[58] Previcácia: pervicácia, obstinação.

aos Padres castelhanos da Aldeia de Santa Cruz dos Cujubabas, no Mamoré. O General Governador do Pará, João de Abreu Castello Branco, os mandou prender e remeter dois para o Ministério por transgressores da lei, que lhes vedava a entrada nas colônias estrangeiras e assentar praça de Soldado ao dito Ferreira Chaves, o qual desertou para o Maranhão, buscou Goiás e passou ao Cuiabá e depois a Mato Grosso, cujos habitadores por este homem tiveram a primeira notícia de que pelo Madeira podia haver comércio com o Pará.

A segunda exploração que se operou no Rio Madeira foi no ano de 1749, por ordem do Monarca, José Gonçalves da Fonseca, encarregado dela, isto é, de tomar as alturas e observar os de sorte que o não soubessem os castelhanos, saiu do Pará a 14.07.1749 e chegou no dia 16.04.1750 ao Arraial de São Francisco Xavier de Mato Grosso. Ele foi acompanhado do Padre Frei João de São Thiago, religioso capucho ([59]) da Província da Conceição da Beira, dos Missionários de Mato Grosso, José Leme do Prado, Paulo Leme e Francisco Xavier, de João Leme, irmão daqueles, do cirurgião Francisco Rodrigues da Costa, de Tristão da Cunha Gago e de uma escolta debaixo do mando de um Sargento-mor, de cujo nome o fiaria das indagações não fez menção, e da qual escolta era ajudante e incumbido dos mantimentos dos Soldados e dos índios, Aniceto Francisco de Távora.

O dito observador, na conta que deu aos Ministros de El Rei da sua diligência, foi de opinião que o Madeira continuava do Beni para cima no seu rumo com as suas Ilhas e Cachoeiras na mesma direção que levava até defronte da Boca do mesmo Beni; e fundou esta opinião em trazer o Madeira mais água

[59] Capucho: Frade da Ordem dos Franciscanos.

naquela parte em que aceita o Beni. Esta informação deu lugar a que os Tratados de 1750 e 1777 supusessem que a undosa ([60]) união do Mamoré e do Guaporé é que formava o Madeira. Porém os astrônomos e geógrafos que trataram da demarcação de limites desde 1781 a 1790, fazendo a este respeito as observações e achando a largura da Foz do Beni maior que a da confluência do Guaporé com o mesmo Beni, assentaram que as vertentes do Madeira eram as deste e que portanto ele fazia a continuação do Madeira. (BAENA, 2004)

James C. Fletcher e Daniel P. Kidder (1845)

Nas quedas do Rio Madeira, o viajante estaca e contempla com admiração a vasta multidão de seres de toda espécie e tamanho, desde o gigantesco peixe-boi, até a pequena sardinha, lutando com energia e decisão para subir a corrente espumante, sem a menor esperança de sucesso. Alguns desses monstros tomam banho em bandos, com representantes de espécies pequenas congêneres, quando subitamente aparece um cardume de todas as variedades e tamanhos de peixes, saltando no ar, e tentando evitar os seus perigosos perseguidores.

Quem deseja pescar, basta apenas tomar do remo, e bater com ele para a direita e para a esquerda, pois certamente atingirá algum; não há meio de enganar-se. Aqui se encontram sempre muitos índios pescando, salgando e secando peixe. O peixe-boi é excelente para alimentação; pode logo ser levado à mesa, partido em postas, ou inteiro, como a melhor vitualha ([61]); realmente, podia substituir qualquer outro alimento, e é igual à melhor das carnes secas, pelo custo, segundo a opinião de muitos. O Rio

[60] A undosa: formidável torrente.
[61] Vitualha: comida.

Madeira é também um belo Rio; é navegável por toda espécie de vapores fluviais, até às Cachoeiras, mas em tempo algum pode um vapor subir os seus rápidos. Contudo, acima de 12 desses rápidos, há água suficiente para várias centenas de milhas, que podem ser navegadas por um pequeno vapor durante o ano todo. (FLETCHER & KIDDER)

J. C. R. Milliet de Saint-Adolphe (1845)

Madeira ou Cayari: Rio da América Meridional e o de mais cabedal, entre quantos são tributários do Amazonas. Nasce das vizinhanças de Santa Cruz da Sierra, corre por espaço de coisa de quinhentas léguas com diversos nomes, divide os Estados – do Peru, do Império do Brasil, e atravessa as Províncias de Mato Grosso e do Pará, do Sul ao Nordeste, até 03°43' de Latitude Meridional, e neste ponto se ajunta com o Amazonas pela margem direita, por uma Boca que tem 464 braças de largura. Os índios apelidavam a este Rio Cayari, nome que conservou até o ano de 1725, no decurso do qual Francisco de Mello Palheta explorou grande parte dele, e lhe pôs o nome que hoje tem por causa dos grandes troncos de árvores que flutuavam em suas águas, e embaraçavam a passagem. Passados doze anos, subiram os Jesuítas por este Rio, com intento de doutrinar na religião os selvagens que viviam em ambas as margens dele e partiram em uma Aldeia, a pequena distância da Cachoeira a que puseram o nome de Santo Antônio, a qual jaz em 08°48' Latitude. Manoel de Lima foi o primeiro que, em 1742, com cinco índios, três pardos e um negro, desceu pelo Guaporé, Madeira e Rio das Amazonas até a Cidade de Belém, onde chegou sem saber que lá iria ter; porém, enquanto descia pelos sobreditos Rios, um mercador do Pará, chamado Joaquim Ferreira, tinha ido ter à missão espanhola da Exaltação, subindo pelo Madeira e pelo Mamoré.

Em 1747, João de Souza d'Azevedo abalançou-se com alguns dos seus, a abrir uma nova estrada descendo pelo Arinos, Tapajós e Amazonas, e indo desembarcar em Belém, onde aportou por mero acaso, costeando sempre a margem que lhe ficava à direita, e voltou daí para a Província de Mato Grosso, com várias canoas carregadas de fazendas; mas no regresso preferiu subir pelo Rio Madeira, seguindo o itinerário dos que haviam subido por ele alguns anos atrás. Quase neste mesmo tempo, Miguel da Silva e Gaspar Barboza de Lima se embarcaram em São Luiz do Maranhão, levando muitas fazendas e subiram igualmente pelo Amazonas, Madeira e Guaporé, e as venderam com grande lucro em Vila Bela, atualmente Cidade de Mato Grosso.

Desde então começou o Rio Guaporé a ser mais frequentado que o Arinos e o Tapajós, bem que a viagem fosse mais comprida, de 150 léguas pelo menos, e atalhada por um maior número de Cachoeiras. Os geógrafos até o presente discordam sobre a nascença do Madeira mais remota de seu confluente ou embocadura. Uns lhe assinam o Rio Beni, que nasce na serra de Santa Cruz no Peru, e se ajunta dizem, com o Mamoré, ao passo que outros sustentam que o Beni se ajunta com o Rio Apurimac, em 11° de Latitude, toma o nome de Ucayáli e vai-se unir com o Tanguragua, os quais juntos dão princípio ao Rio chamado das Amazonas. Parece-nos, porém verossímil que o mais remoto nascente do Madeira é o Rio da Paz, que nasce perto da Vila do mesmo nome, corre para Essueste entre 17° e 19° de Latitude, e dali faz uma volta para o Oeste e, caminhando depois rumo de Nordeste, se vai ajuntar com o Mamoré, que vem do Potosi. Sendo este Rio muito mais caudaloso que o da Paz, conserva o seu nome, e inclinando-se para Leste obra de 60 léguas, se une ao Guaporé, em 10°22' de Latitude Sul e suas águas juntas tomam o nome de Rio da Madeira.

Abaixo desta confluência, existe uma ilhota de rocha onde se poderia fazer um Forte para defender o trânsito destes dois Rios a todos quantos quisessem atravessá-los hostilmente. A começar desta ilhota, encontram-se em diferentes distâncias, no decurso de 70 léguas, doze arrecifes que tornam a navegação sobre difícil arriscada, e às vezes impossível; são estes arrecifes ou Cachoeiras os seguintes nesta ordem: 1°, Madeira; 2°, Misericórdia; 3°, Ribeirão; 4°, Figueira ou Araras; 5°, Pederneira; 6°, Paredão; 7°, Três Irmãos; 8°, Jirau; 9°, Caldeirão do Inferno; 10°, Morrinhos; 11°, Salto de Teotônio; 12°, Santo Antônio.

Esta porção do Madeira é navegada por canoas de 6 para 7 braças e meia de largura, que levam mais de 2.000 arrobas de carga; mas, em se chegando aos diversos saltos, é mister transportarem-nas por terra bem que algumas se aventuram a ir por diante com manifesto risco das vidas e das fazendas. Uma língua de terra que se adianta da margem direita deste Rio para o Oeste de 09°45′ de Latitude Sul, até 68°30′ de Longitude Oeste, é considerada como o ponto mais Ocidental da Província de Mato Grosso.

As canoas que descem pelo Guaporé e pelo Madeira levam ordinariamente 20 dias a ir da Cidade de Mato Grosso até o confluente do Mamoré, e deste confluente onde o Madeira toma o seu nome até o Amazonas, 16; e 10 do confluente do Madeira até a Cidade de Belém, sendo o total de 46 dias; mas para subir pelos mesmos Rios levam, conforme a estação, três, quatro, e às vezes cinco meses.

Ambas as margens do Rio da Madeira são povoadas de cacauzeiros e de árvores de cravo, e outras de sumo preço, e abundam em salsaparrilha, baunilha, e várias plantas medicinais que ali se dão espontaneamente.

Um sem número de tribos índias, nômades ou não, ali vive de frutas e da carne e ovos das tartarugas que pululam por toda a parte. Os índios sujeitos aos Estados do Peru, e apelidados Mochos, fabricam chocolate sem açúcar que se conserva por muitos anos. Segundo a diversa temperatura dos diversos países regados pelo Madeira, podem se cultivar em suas margens quase todos os vegetais dos trópicos, e muitos dos da Europa. A estes dons da natureza ajunta este Rio a vantagem de se achar numa posição que o destina a dar uma espécie de vida a países desconhecidos que, com o correr do tempo, se converterão em ricos Estados. Quão extenso seria, com efeito, o comércio das Províncias interiores do Brasil, se se abrisse um canal entre os Rios Arinos e Porrudos, e entre o primeiro destes Rios e o Madeira, passadas as Cachoeiras! Por este meio, juntar-se-ia com o Amazonas o Rio da Prata, e se navegaria com toda a facilidade pelos sertões do Pará e de Mato Grosso e pelo Paraguai defronte da parte que respeita ao Poente da Província de São Pedro do Rio Grande até o Rio da Prata nas raias dos Estados do Chile, do Paraguai, de Entre Rios e de Buenos Aires.

Na falta deste projeto, que talvez se taxasse de nimiamente ([62]) grandioso atento à escassez da população nas margens dos Rios de que acabamos de falar, poderia o Governo do Brasil concertar-se com os das Repúblicas do Peru, para, senão destruir de todo, arrasar pelo menos os arrecifes que pertencem aos respectivos Estados, e em breve ver-se-ia simples lugarejos transformarem-se em povoações consideráveis, surgirem nas margens destes Rios, Vilas opulentas, e porem-se em cultivo campos imensos; ver-se-iam povoadas solidões profundas e bosques seculares, onde ninguém atualmente ousa penetrar. (SAINT-ADOLPHE)

[62] Nimiamente: demasiadamente.

Paul Marcoy (1846)

Defronte a São José do Amatari, na margem direita do Rio Amazonas, abria-se a Embocadura do Rio Madeira, que La Condamine avaliou em 2.900 varas castelhanas, ou 7.700 pés ([63]) de largura. Apesar da minha inclinação a questionar a autoridade do célebre acadêmico reduzindo-lhe ligeiramente as avaliações, fui obrigado a seguir adiante desse ponto porque a Ilha de Mantegueira ([64]) me impediu de repente a visão do Madeira com seu cinturão de palmeira Miriti. O Madeira é um daqueles Rios de água brancas onde as tartarugas, desde que abandonaram as Praias Reais, vêm depositar os seus ovos. Essa circunstância, conhecida pelos pescadores e fazedores de óleo das vizinhanças, faz com que eles venham todos os anos para o Madeira junto com os quelônios [...] entre 30 de agosto e 15 de setembro [...].

Formado no interior pela junção dos Rios Beni, Mamoré e Guaporé, eles mesmos engrossados por numerosos afluentes, o Madeira, no seu curso através das planícies da América do Sul, carrega como o Ucayáli troncos de árvores caídas nas florestas de Sorata, Pelechuco e Apolobamba e transportadas pelo Beni. É a essas árvores flutuantes que o Rio da Madeira deve o seu nome, que lhe foi dado por Pedro Teixeira e seus companheiros na sua viagem para Quito. O nome substitui, definitivamente, o de Cayari, que levava antigamente. Naquela época, a Embocadura do Madeira e o canal pelo qual ele se comunica com o Amazonas eram habitados por remanescentes da grande nação Tupi ou Tupinambás que os portugueses, ao chegarem ao Pará, haviam encontrado estabelecida na margem direita do baixo Amazonas. [...]

---

[63] 7.700 pés: 2.346,96 metros.
[64] Mantegueira: Trindade.

Em 1716, um certo Capitão João de Barros Guerra subiu o Rio pela primeira vez até a junção do Jamari, um de seus afluentes. Essa viagem, empreendida exclusivamente para reprimir hostilidade dos índios Toras contra as já citadas missões de Abacaxis e Maués, foi fatal ao aventureiro, morto pela queda de uma árvore. Mas ele havia conseguido exterminar metade dos Torás e pôr em fuga a outra metade; a consciência de que com isso havia realmente servido o seu Deus, o seu Rei e ao seu país deve ter aliviado a amargura da sua última hora.

Em 1725, uma segunda exploração do Madeira foi empreendida pelo Sargento-mor Francisco de Melo Palheta, que subiu até a Boca do Rio Cayuyabas, um afluente do Beni, observou a direção do seu curso, determinou a posição das suas doze Cachoeiras ou corredeiras e deu a cada uma delas nomes portugueses, embora um tanto estranhos [Morrinhos, Paredinha, Misericórdia, Bananeira, Estaca Grande...], o que de resto era seu pleno direito. Ao Sargento-mor sucedeu, três anos depois [1728], um Jesuíta chamado José de Sampaio, ele explorou o interior, onde reuniu alguns Torás sobreviventes do massacre de 1716 e, continuando sua viagem pelo Mamoré, chegou às possessões espanholas. Uma vez conhecido, o curso do Madeira tornou-se a rota principal, seguida de preferências ao Tapajós pelos comerciantes, mineiros e aventureiros que a descoberta e a fama da minas do Mato Grosso e Cuiabá atraíam para essas Províncias.

Em 1756, os portugueses fundaram nesse Rio a Vila de Borba. Destruída três vezes pelos Muras e três vezes reconstruída em novo sítio ([65]) pelos

[65] Novo Sítio: a 1ª vez, foi erguida no interior do Rio Jupari; a 2ª, na Boca do Rio Ji-Paraná; a terceira, no Canal Praxiaon; a quarta e última no sítio do antigo povoado de Trocano, fundado pelos Jesuítas.

portugueses decididos a não ceder, a Vila renasceu das cinzas pela quarta vez a vinte léguas da Foz do Madeira, onde está até hoje. (MARCOY)

Auguste de Saint-Hilaire (1847)

Luiz Antônio da Silva e Sousa diz, falando do Lago do Padre Aranda, situado na Província de Goiás, que é habitado por minhocões, e acrescenta que esses monstros, é assim que se exprime, já têm arrastado para o fundo d’água, onde vivem ordinariamente, cavalos e bois; Pizarro repete mais ou menos a mesma coisa, e indica a Lagoa Feia, que pertence também a Goiás, como servindo igualmente de habitação aos minhocões.

Ouvira já falar, por várias vezes, desses animais e considerava-os ainda como fabulosos quando tais desaparições de cavalos, burros e bois nas travessias de Rios me foram confirmadas por tanta gente, que me pareceu impossível pô-las em dúvida. Quando estive no Rio dos Pilões, falaram-me também muito dos minhocões; disseram-me que existiam muito nesse Rio e que, na época das grandes chuvas, tinham frequentemente levado cavalos e burros, enquanto estes atravessavam o Rio a nado.

A palavra minhocão é um aumentativo de minhoca, que significa em português, verme da terra e, efetivamente, pretende-se que o monstro de que se trata parece-se em absoluto com esses vermes, com a única diferença que tem boca visível; acrescenta-se que é negro, curto, de grande grossura; que não vem à superfície da água, mas faz desaparecer os animais enlaçando-os por baixo do ventre. Quando, cerca de vinte dias após deixar o Rio e a Povoação de Pilões, hospedei-me, como veremos, em casa do Comandante de Meiaponte, o Sr. Joaquim Alves de Oliveira, um dos homens mais respeitáveis que já

encontrei, interroguei-o a respeito dos minhocões; confirmou-me o que me disseram; citou-me vários exemplos recentes de desgraças causadas por esses monstros, e assegurou-me, também, de acordo com o que disseram vários pescadores, que o minhocão, apesar da sua forma muito roliça, era um verdadeiro peixe provido de nadadeiras.

Pensei a princípio que o minhocão fosse o Gymnotes Carapa que, segundo Pohl, se encontra no Rio Vermelho; parece, porém, pela descrição desse autor, que o citado peixe tem na região o nome de terma-termi e, aliás, os efeitos produzidos pelos Gymntes ou enguias elétricas ([66]), bem conhecidos, não têm nada de comum com o que se conta do minhocão. O Professor Gervais, a quem comuniquei minhas dúvidas, chamou-me a atenção para a descrição que P. L. Bischoff fez da Lepidosiren; e, na realidade, o pouco que sabemos do minhocão coincide bem com o que se relata do animal raro e curioso descoberto pelo Sr. Natterer. Este naturalista encontrou o seu Lepidosiren nas águas estagnadas próximas do Rio Madeira e do Amazonas; assinala-se o minhocão não só em Rios como também em Lagos. (HILAIRE)

Henry Walter Bates (1849)

No dia 31.12.1849, deixamos para trás a última Ilha e avistamos, para ambos os lados do Sul, uma imensa extensão de águas; era ali que o Madeira, o maior afluente do Amazonas se junta ao grande Rio, após um curso de 3.000 km de extensão. Eu não me achava preparado para encontrar um volume de água tão vasto como aquele a quase 1.400 km do Mar.

[66] Enguias elétricas: poraquês.

Depois de viajar semana após semana por monótonos cursos d'água, quase sempre margeados por Ilhas, a ponto de me acostumar a esse tipo de paisagem, minha noção da magnitude do vasto sistema fluvial amazônico tinha ficado um pouco esquecida; mas aquela majestosa visão fez renascer o meu primitivo assombro. Sentimo-nos inclinados, em lugares como esse, a achar que os paraenses não exageram quando dizem que o Amazonas é o Mediterrâneo da América do Sul. Abaixo da Foz do Madeira, o Amazonas continua a fluir majestosamente, sem dar nem de leve a impressão de se ter tornado mais largo e mais volumoso depois de receber o Madeira.

As águas deste Rio não sobem nem baixam na mesma época que as do Amazonas e sim dois meses antes, razão por que ele se mostrava muito mais cheio, nessa ocasião, do que este último e, em consequência, se despejava turbulentamente de sua Foz, trazendo de roldão um punhado de árvores arrancadas das terras baixas e soltas de suas margens. Suas águas, entretanto, não se juntavam à corrente principal, no centro, e sim fluíam ao longo da margem Meridional.

Creio que seria proveitoso dar agora alguns dados sobre esse Rio. O Madeira é navegável numa extensão de 700 km ([67]) a partir de sua Foz; uma série de cataratas e corredeiras surge então estendendo-se por 240 km e intercaladas de trechos de águas tranquilas, depois das quais ele se torna navegável de novo. Frequentemente descem embarcações de Vila Bela, no interior da Província do Mato Grosso, mas o seu número não é tão grande como em outros tempos, e pelo que fiquei sabendo, poucas foram as pessoas que se aventuraram a subir o Rio até aquele ponto, nos últimos anos.

---

[67] 700 km: na verdade 1.050 km.

O Madeira foi explorado pelos portugueses nas primeiras décadas do século XVIII, tendo sido, em 1756, fundada Borba, a principal Cidade em suas margens, e atualmente a única. Até 1853, a parte baixa do Rio, numa extensão de cerca de 150 km depois de Borba, era visitada regularmente por mercadores de Vila Nova, Serpa e Barra, os quais iam buscar ali salsaparrilha, bálsamo de copaíba e óleo de tartaruga, e comerciar com os índios, com os quais geralmente mantinham relações cordiais.

Naquele ano, muitos coletores de borracha se voltaram para essa região, animados pelo alto preço que o produto estava alcançando no Pará; foi então que os Araras, uma tribo de índios hostis, começaram a criar problemas, atacando diversas embarcações e trucidando todos a bordo, não só os mercadores brancos quanto os tripulantes indígenas. Seu sistema de ataque consistia em se postarem de tocaia perto das praias onde geralmente os barcos ficavam atracados durante a noite e, quando todos estavam dormindo, caíam de surpresa sobre eles. Às vezes fingiam querer fazer negócio mas, tão logo tinham o mercador a seu alcance, atiravam nele por detrás das árvores, matando em seguida a tripulação. Suas armas eram porretes e flechas de taquara, sendo esta última uma arma terrível, em cuja extremidade era fixada uma lasca de bambu aguçada como a ponta de uma lança. Tamanha era a força com que eles a lançavam que a flecha trespassava facilmente o corpo de um homem. Os homens brancos de Borba começaram a fazer represálias, persuadindo os Mundurucus, que tinham uma rixa antiga com os Araras, a alvejá-los. Esse estado de coisas durou dois ou três anos, fazendo com que uma viagem pelo Madeira acima constituísse uma arriscada aventura, já que os selvagens atacavam qualquer embarcação, indiscriminadamente. (BATES)

Alfred Russel Wallace (1851)

Pelos trabalhos realizados por brasileiros da Província do Pará, estabeleceu-se, para velocidade média da correnteza do Rio Madeira, 2.970 braças, ou cerca de três e meia milhas por hora ([68]), na estação das águas. [...] O P. viridis ([69]) encontra-se nas florestas do Pará, em Vila Nova, na margem Meridional do Amazonas, e pelo Rio Madeira acima, onde é avistado em Borba, na sua margem Oriental. (WALLACE)

Robert Avé-Lallemant (1859)

De todos os Rios que deságuam no Amazonas, é o Madeira o mais importante; o Rio Negro mesmo lhe é inferior em extensão. Seus afluentes mais importantes vêm da Cordilheira, de cerca de 20° de Latitude Sul, a escassos 2° de Longitude, em linha reta do Pacífico. Os cursos Sudoeste e Oeste recebem águas do Rio Cochabamba, descrevem formidável arco em volta do ressalto Oeste da Cordilheira, as Serras Altíssimas, e correm, sob o nome de Rio Mamoré, para o Noroeste, Norte e depois para o Nordeste, até quase ao 10° de Latitude Sul, onde o Rio alcança o território brasileiro.

Aí se junta sob o 12° de Latitude Sul aos Rios reunidos Ubaí, que nasce no 20° de Latitude Sul e, correndo paralelamente com o Mamoré, atravessa a vasta região dos índios Chiquitos, – e o Guaporé, que nasce no longínquo Oeste da Província brasileira de Mato Grosso, e corre, muito sinuoso, para o Noroeste e Oeste, até alcançar o Ubaí.

---

[68] Três e meia milhas por hora: 6,5 km/h.

[69] P. viridis (Psychotria viridis): conhecida como "*chacrona rainha*", é usada por praticantes do Santo Daime, Barquinha e União do Vegetal, na preparação de uma bebida chamada ayahuasca. O alucinógeno é preparado a partir do cipó caapi (Banisteriopsis caapi) e das folhas da chacrona.

Depois do encontro desses dois Rios com o Mamoré, sob os 10° de Latitude Sul, o Rio assim formado passa a chamar-se Rio Madeira, que depois de muito serpear ([70]) na direção do Noroeste e do Norte, alcança o Amazonas, cerca de 3° de Latitude Sul. [...]

Uma navegação livre só é possível até a localidade de Crato, cerca de 6° de Latitude Sul; o vapor "*Guajará*", em janeiro de 1859, fez uma viagem de exploração no Rio Madeira, tendo podido chegar até a Cidade sem encontrar tropeços. Daí para cima, o Rio se encachoeira, desce por degraus ao sair de suas florestas; e as canoas, que querem viajar, têm que contornar os saltos, sendo transportadas com grande trabalho por terra, até que, no Mamoré, no Ubaí e no Guaporé lhes seja em parte possível a navegação fluvial que, por meio de curiosas ligações por água, leva até ao Ucaiali.

A impetuosidade do Rio refletia-se nos seus habitantes. Mais do que todos os outros índios, algumas tribos do Madeira têm resistido a todas as tentativas de civilização. Os Araras, que habitam nas margens do Madeira, ainda hoje são canibais, que apanham outros homens para comer. Os Botocudos no Mucuri comiam os cadáveres dos inimigos, por acharem que fazia pena, uma vez que estavam mortos, desperdiçar tanta carne boa para comer. Os Araras, porém, matam para comer. Os seringueiros do Madeira sofreram muito com eles. Perseguem, sobretudo, os Muras, menos selvagens, uma tribo muito espalhada. Estes últimos já não são tão refratários e adaptam-se a uma espécie de civilização. Por acaso, um dos passageiros embarcados em Serpa, era diretor dos Otas e dos Muras no Baixo Madeira.

[70] Serpear: andar dando voltas como a serpente.

Calculava em mais de 1.000 almas o número de índios da sua Aldeia, gente que, embora bastante moderada, muitas vezes se insubordinava. O Senhor José Lopes da Gama – creio que este era o seu nome – contou-me muitas coisas singulares dos seus índios. Nós mesmos podíamos, olhando de bordo, apreciar muita coisa interessante nas margens do Rio, cada vez mais altas, onde começava a vida tranquila dos Muras. Diante duma cabana muito pequena, contamos 19 pessoas, três cachorros e algumas galinhas e porcos. Todos, porém, encontram lugar no rancho apertado e mesquinho. (LALLEMANT)

François Auguste Biard (1859)

Parte da tartaruga foi cozinhada no próprio casco e assaram ligeiramente o resto num espeto. Tínhamos provisões para alguns dias. Cada homem recebeu seu quinhão para comê-lo como melhor o entendesse. Eu pus a gamela entre as pernas e fui molhando as bolachas no caldo, o que me pareceu delicioso. Depois se distribuiu cachaça, tendo aumentado a ração diária para encorajar mais minha gente.

Não era tarefa de pouca monta ir-se procurar à margem direita do Amazonas uma das Bocas do Rio Madeira. O guarda, digna parelha de Policarpo, nada ainda fizera de útil. Mas, agora, tornava-se indispensável forçá-lo a uma tarefa qualquer: não se tratava mais de nos entregarmos à correnteza e sim de atravessar o próprio talvegue do Amazonas.

Dei o exemplo e peguei num remo; confiei outro ao guarda. E a canoa voou. Algumas horas passaram e entramos nesse Madeira tão pouco conhecido e que devia corresponder a todas as nossas esperanças. Nesse momento, julguei descobrir indícios de mau humor nos meus companheiros: não lhes causava

agrado saber que teriam de, por algum tempo, navegar contra forte correnteza. Não mais deixar o tempo passar olhando as águas, mas ganhar a vida com esforço, remando.

Mal entráramos no Madeira, ao cair do Sol, os maruins nos assaltaram. Lembrei-me da noite passada a bordo do vapor, no Amazonas. Os índios se embrulharam na vela da canoa; nem por isto puderam dormir um minuto. Eu, apesar do calor, embrulhara-me na capa e enfiara na cabeça uma rede de pegar borboletas que uma senhora me oferecera no Pará. Ah! Não podendo me atacar o rosto, os bichinhos me investem os pés. Não conseguindo meio de vencer os atacantes, passamos a noite inteira a nos defender com as mãos. Ao amanhecer, outros carrascos nos aguardavam: uma mosca chamada mutuca. Age contra o corpo humano à semelhança do moscardo contra o cavalo; morde e fica agarrada à ferida, sugando-a. Como o borrachudo, faz o sangue vir logo à superfície. Essa mosca não voa muito; esconde-se num canto escuro e dele se atira contra a vítima. Depois torna a se ocultar.

Desde que atingíramos o Madeira, tinha pernas e pés inchados a ponto de não suportar o calçado. Ao me assentar para fazer qualquer coisa, metia as pernas num estreito espaço entre o toldo e as tábuas sobre as quais colocara minha bagagem.

Nessas regiões baixas e sombrias, moravam hordas de mutucas e maruins. Quando não podia mais aguentar as picadas e procurava me coçar, as mãos enchiam-se de sangue. Como a canoa fizesse água, trazia quase sempre meus pés mergulhados. De outras vezes, distraía-me em armar ciladas às mutucas, ficando contente quando conseguia afogar algumas.

Não se imagina quanto me atraía esse novo gênero de caça: batia-me mais o coração, suspendia a respiração, enquanto permanecia com os pés fora d'água e de repente mergulhava-os quando os meus inimigos menos esperavam por esse gesto. Uma morte instantânea seria doce demais para eles: eu esmagara milhares e quis afogar outros tantos, o que creio haver conseguido. (BIARD)

Eduardo José de Moraes (1869)

— 130 —

ADITAMENTO

[...] Madeira – Em junho do ano passado, o Presidente do Amazonas incumbiu o Engenheiro João Martins da Silva Coutinho de explorar este importante continente da margem meridional do Amazonas. O Madeira marca os limites Ocidentais do Império com as Repúblicas do Peru e da Bolívia, e tem um desenvolvimento superior a 480 léguas, seguindo o curso do Guaporé, que nos pertence.

Durante quase a última metade do século passado, foi o único caminho, que nos era franco para a antiga Capital de Mato Grosso, à exceção da via terrestre de Goiás, de mais de 400 léguas. Não se trata de um Rio desconhecido; o Madeira já foi muito navegado e até explorado por hábeis engenheiros, que dele levantaram plantas as mais circunstanciadas: haja visto as explorações do Dr. Lacerda, Almeida Serra e outros.

É, pois, o curso e regime de suas águas, suas condições de navegabilidade, a riqueza natural dos terrenos por ele banhados, quanto lhe diz respeito enfim tem sido objeto de estudos e trabalhos numerosos, que correm impressos.

Interessa ao país que a sua navegação seja de novo estabelecida porque, não só nos leva ao Mato Grosso, como aos Estados limítrofes pelo Beni [seu curso superior], Mamoré e outros tributários. Tem o Rio Madeira 186 léguas de navegação franca, da sua Foz até a 1ª Cachoeira, 60 a 70 léguas de dificuldades, que se poderão aplainar por meio de uma estrada.

Transpostas as Cachoeiras, prossegue franca a sua navegação por mais 40 léguas até a confluência do Guaporé e Mamoré, e daí em diante, pelas águas daquele tributado, mais 200 léguas para o interior de Mato Grosso; sendo muito para notar que, das águas do Guaporé, se pode passar facilmente para as do Paraguai, por um varadouro de 5.322 braças ([71]), que tal é a distância que separa o Rio Alegre do Aguapehy. Foram outrora povoadas as margens do Madeira; hoje de Borba ao Forte do Príncipe, não há um só povoado; tribos de índios vagueiam por essas solidões entregues ao mais deplorável abandono. O Madeira contém em si um futuro de inesgotáveis riquezas, e chama vossa atenção especialmente pelo desenvolvimento de nossas comunicações internas e com os povos vizinhos. Na mesma ocasião em que S. Ex.ª assim se expressava, dirigindo-se ao parlamento, dizia o Presidente do Amazonas, passando a administração da Província a seu sucessor:

> A estrada do Madeira parece destinada a exercer uma grande influência sobre a Bolívia, quando lhe for franqueada a navegação deste Rio e a do Amazonas. Então, as vantagens que ela promete se hão de estender à mor parte do território vizinho, visto como as comunicações entre Cobija e os principais centros de produção da República são lentas e dificílimas, conforme já demonstrei em outro lugar.

---

[71] 5.322 braças: 11,7 km.

Fazem-se por ásperos caminhos e através de um extenso deserto, que só os camelos podem vencer. Da Europa ao Pará, a viagem é incomparavelmente mais curta, a navegação muito menos travada de perigos, e portanto os fretes muito menores do que para Cobija.

Em Chuquisaca, quase 4/5 do preço por que chegam as mercadorias representam o frete! Pôde-se por ai avaliar o custo fabulosíssimo delas nos ricos Departamentos que nos ficam vizinhos, e mais distantes da costa do Pacífico. Tudo isso, impossível é desconhecê-lo, contribui poderosamente para que o Madeira e o Amazonas sejam o caminho por onde se realizará no futuro o melhor comércio da Bolívia.

Quando a população desenvolver-se no vale do Beni, será de grande conveniência proporcionar-lhe a saída pelo Purus, que é o caminho natural desta outra região. Aproveitando alguns afluentes de um e outro Rio, se economizará uma grande distância por terra, reduzindo-se a travessia talvez a 12 léguas. Não vos é desconhecida a importância das antigas relações entre Mato Grosso e o Amazonas por via do Madeira. Muitos dos seus Governadores e principais magistrados penetraram na Província vizinha, seguindo as águas do nosso Rio. O comércio também por aqui se encaminhava então.

Os canhões, que ainda hoje guarnecem o Forte do Príncipe da Beira, e todo o mais trem bélico de que necessitava a fronteira, foram conduzidos pelo Madeira e Guaporé. No intuito de facilitar e proteger a navegação, fundaram-se, além de outras acima daquele Forte, as povoações de Trocano, na Foz do Hyamary, de Theotonio e Ribeirão, nas Cachoeiras.

A Cidade de Mato Grosso, antiga Vila-Bela, chegou a conter 12.000 habitantes. Em suas vizinhanças prosperava a criação e a agricultura. Hoje tudo isso desapareceu com a transferência da Capital para Cuiabá.

A população indígena, que auxiliava eficazmente a navegação, reduziu-se consideravelmente, depois que, extintas as Missões, surgiram os regatões e os Diretores. Das povoações de que acima falei nem vestígios restam. Daí resultou, como era natural, o enfraquecimento das relações pelo Madeira.

Mas o que acabou de matar a sua navegação foi, de certo, o abandono que disso fez a administração, segura como estava de fronteira por este lado. Entretanto, é o Madeira a melhor via de comunicação para Mato Grosso.

A exceção das 60 léguas interceptadas pelas Cachoeiras, o Rio pode ser livremente navegado na parte superior, durante talvez 9 meses do ano; e na inferior, segundo informa o Engenheiro Coutinho, e o prova a viagem do Inca no mês de agosto do ano passado, para que o seja por navios de maior calado, mesmo na quadra da máxima vazante, bastará desobstruir o canal nos dois pontos indicados precedentemente. A despesa que exige este melhoramento poderá importar, quando muito, em 200:000$, segundo a opinião daquele distinto profissional.

As Cachoeiras, como sabeis e tenho ponderado, podem ser evitadas por meio de uma estrada, cuja extensão será pouco mais ou menos 45 léguas, visto dever seguir diretamente pela margem direita desde a primeira até à última Cachoeira, cortando a volta que o Rio descreve para o Poente. [...]

A falta de índios para a navegação há de supri-la o vapor; os gêneros alimentícios, no-los cederá a Bolívia, tão interessada como o Brasil, ou ainda mais do que o Brasil, no aperfeiçoamento dos transportes pelo Madeira. O Governo Imperial tomará certamente a iniciativa deste grande melhoramento, favorecendo os interesses das duas Províncias do Amazonas e Mato Grosso, e as do Império em geral, bem como as justas aspirações da Bolívia. (MORAES)

Theodoro Roosevelt (1914)

[...] Sua excursão mais importante, mais demorada e mais cheia de perigos e provações foi iniciada em 1909, a 3 de maio, aniversário da descoberta do Brasil ([72]). Deixando naquele dia Tapirapoã, chegou ao Rio Madeira a 25 de dezembro do mesmo ano, tendo descido o Rio Ji-Paraná. A Foz deste Rio era, havia muito, conhecida, mas a metade de seu curso superior era absolutamente inexplorada quando Rondon por ele passou. Entre os que, sob seu comando, participaram dessa parte das explorações, achavam-se o atual Capitão Amílcar e o Tenente Lira; e seria impossível encontrar dois homens melhores e mais eficientes para semelhante obra de desbravamento. Em nossa Expedição, serviam eles como principais auxiliares do Coronel.

Em 1909, a comitiva teve seus recursos de alimentação esgotados, incluindo-se o sal, no mês de agosto. Durante os últimos quatro meses viveram, de caça, frutos e mel silvestres. Suas bagagens limitavam-se ao que se podia conduzir às costas dos camaradas. Quando atingiram o Rio Madeira, estavam esgotados pela fadiga, pelas intempéries, pela fome insatisfeita e com os organismos enfraquecidos, devorados pela febre.

A obra de exploração realizada pelo Coronel Rondon e seus companheiros, durante esses anos, foi tão notável quanto quaisquer empreendimentos similares efetuados em outros pontos da terra, mais ou menos pela mesma ocasião, e seus resultados ainda mais importantes que os deles. Seu valor foi reconhecido no Brasil, mas não teve repercussão nas sociedades geográficas da Europa e dos Estados Unidos. (ROOSEVELT)

---

[72] 3 de maio, aniversário da descoberta do Brasil: (???).

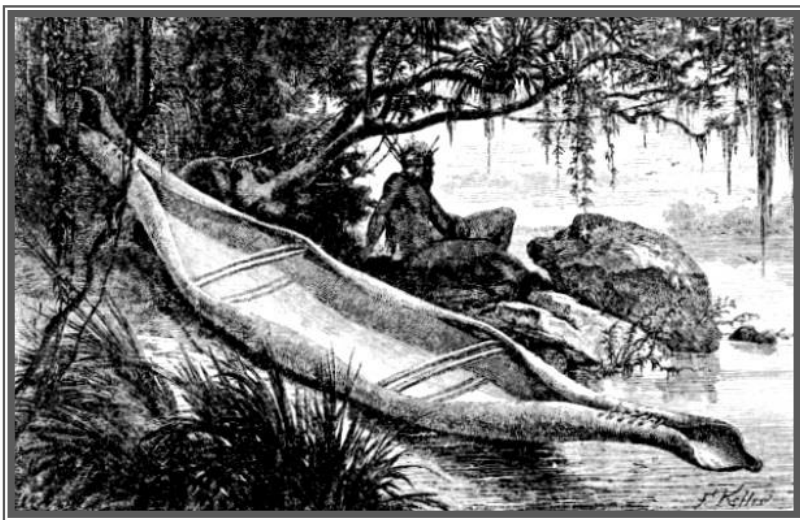



Imagem 02 – Canoa – Franz Keller

Antônio Alves da Câmara (1937)

Os índios Paumarys, e outros do Rio Madeira e afluentes do Amazonas, as fazem de guaxinduba, madeira de uma árvore que dá leite. [...] Tratando do Rio Madeira, assim se manifesta o P. Christoval d'Acuña a respeito do fabrico das canoas, e superabundância da madeira para elas.

SU COMERCIO ES POR EL AGUA EN CANOAS

> […] todo su trato es por agua, en embarcaciones pequeñas, que llaman canoas; estas de ordinario son de cedro; de que la Providencia de Dios les proveo abundantemente, sin que les cueste trabajo de córtalos, ni sacarlos del monte, enviándoselos con las avenidas del Río, que para suplir esta necesidad, los arranca de las más distantes Cordilleras del Perú, y se los pone a las puertas de sus casas, donde cada uno escoge lo que más acuerdo le parece.
>
> Y es de admirar, ver entre tanta infinidad de Indios, que cada uno necesita, por lo menos para su familia, de uno, o dos palos, de que labre una, o dos canoas,

> como de hecho las tienen; a ninguno le cuesta más trabajo, que saliendo a la orilla echarle en cuando va palazoando, y amarrarle a los mismos umbrales de sus puertas, donde queda preso, hasta que avenido ya bajado las aguas, y aplicando cada uno su industria y trabajo, labra la embarcación, de que tiene necesidad.

Para construção das outras, derrubam a árvore na época lunar conveniente, ou não, racham a casca, e a extraem inteira; outras vezes a tiram da árvore em pé. Amarram as extremidades com cipós depois de cortarem alguma porção para não ficarem muito grossas, e poderem apertar com mais facilidade.

Atravessam pedaços de madeira forte, como o macucu e outros, para abrir o bojo, e tomarem a configuração de canoas. Assim preparadas, em pouco tempo secam, e ficam rijas, suportando durante anos o peso de homens e pequenas cargas na navegação dos Rios. Elas são feitas geralmente da casca da paxiúba e jutaí ([73]).

O fabrico das grandes é diferente. Tiram da árvore em pé, ou derrubada, a casca cortada já em uma forma proximamente elíptica, e a colocam sobre uma fogueira, que fazem do comprimento dela, para dar-lhe a concavidade e a forma de canoa, procurando terminar em ângulo muito agudo as duas extremidades. Esta preparação assim ao fogo é também empregada com o fim de darem mais duração às cascas, curá-las, para não apodrecerem, expostas como ficam à intempérie.

Depois de algum tempo, porém, de serviço, elas ficam encolhidas, ou arqueadas entre as bancadas.

---

[73] Jutaí (Himenaea Oblongi-folia): jutaí-da-várzea é o nome popular de uma árvore da família das Fabáceas (ex-Leguminosas), originária do Brasil.

Aurélio Pinheiro (1937)

No Rio Madeira aparece o vulto de Frei João de Sampaio, peregrinando pacientemente entre selvagens, combatido pelos Muras temíveis que, afinal, conseguiram expulsá-lo dessa região. Mas tempos depois, ressurgia o Frade obstinado dirigindo a Missão de Trocano, no mesmo Rio, afrontando serenamente as iras da tribo. [...] Começando pelos autores mais antigos, vemos que Sant'Anna Nery ["*The Land of the Amazons*"] faz referências a exploradores do Rio Madeira que, no tempo colonial, viram e colheram pepitas de ouro naquele Rio e no Ji-Paraná, onde prosseguiram as pesquisas com algum sucesso. [...] Na Cachoeira do Ribeirão Preto, ainda no Rio Madeira, antigos garimpeiros descobriram ouro e pedras preciosas. Tais são as informações de Sant'Anna Nery, que conclui com estas palavras as suas várias asserções:

> Encontram-se, realmente, nas escavações feitas em diversos lugares do Estado, muitas amostras de ágata, machados de diorito polida, de sienito e jade; ornatos verdes talhados em feldspato e grande quantidade de pedras de amolar de xisto, como também enfeites para os lábios de indígenas em nefrita, berilo, quartzo hialino e ortose verde. (PINHEIRO)

Cândido de Melo Leitão (1941)

E na longa viagem [que pelo que ainda hoje apresenta de penoso, bem se pode imaginar o que seria nesse fim do século XVIII] não se esquecem esses nossos ilustres e abnegados compatriotas de fazer com o maior zelo e cuidado as observações necessárias, afinando quase todo o diário de Ricardo Franco de Almeida Serra por este período inicial, minucioso e preciso:

> Tendo saído da Vila de Barcelos pelas seis horas da tarde do dia primeiro de setembro de 1781, chegamos à Boca do Rio Madeira no dia 9 pelas oito horas da manhã, onde se abateram árvores na ponta Setentrional do Rio, para se fazerem as observações astronômicas, em que se gastou esse dia e parte da manhã seguinte.
>
> Latitude Austral deste lugar – 03°23′02,4″, e Longitude – 18°52′ [da Ilha do Ferro, como lembra em Nota Final]. Variação da agulha – para E 06°45′. [...]
>
> O ponto de junção do Rio Mamoré com o Madeira ([74]) parece o mais natural e próprio para dele se lançar a linha de Este a Oeste até ao Rio Javari, conforme o artigo XI do Tratado de Limites [naturalmente se referia ao de 1777], tanto porque só assim se conservam as atuais possessões das duas nações confinantes, como por não terem os espanhóis dele águas abaixo estabelecimento algum com que se possam comunicar.

Aos 07.01.1782, "*deixando o Mamoré a Poente*", entram pelo Guaporé [pois os dois Tratados determinavam que a raia limítrofe, a partir da Boca do Sararé, baixasse "*por toda a corrente do Rio Guaporé*"]. No dia 11.01.1782 alcançam a Fortaleza Velha da Conceição, demorando-se aí uma semana.

Passam mais um dia no novo Forte do Príncipe da Beira e, continuando a subir o Guaporé, exploram em parte os vinte Rios que nele se despejam, até que chegam afinal à Vila da Santíssima Trindade [fundada, em 19.03.1752, por Dom Antônio Rolim de Moura Tavares, depois Conde de Azambuja, primeiro e privativo Capitão-General da Capitania de Mato Grosso].

[74] Madeira: na verdade Beni.

Francisco José de Lacerda e Almeida apresentou, alguns anos mais tarde, o Mapa do Guaporé, desde Vila Bela até à sua confluência com o Mamoré, compreendendo igualmente os Rios Itonamas, Maxupó, Baurés, Branco, da Conceição e de São Joaquim, "*todos pertencentes aos espanhóis e que confundem as suas águas com o Guaporé*".

Percorrendo em começos deste século a mesma região, diz o grande brasileiro General Cândido Mariano da Silva Rondon, que os trabalhos da Comissão Almeida Serra:

> lançam sobre as páginas da história da Capitania de Mato Grosso um fulgor de talento, de hombridade e operosidade de que em vão se procuraria o equivalente nas outras Capitanias do Brasil. (LEITÃO)

“BANDEIRA” de Antônio Raposo Tavares

Os Brasileidas

(Carlos Alberto Nunes)

Canto VI:

Pesa-me aquela solução, a perda
quase definitiva da esperança
de alcançarmos a serra, à mente aflita
me ocorrendo de pronto o estratagema
de entrar pelo sertão com os mamelucos
de São Paulo, valendo-me do curso
sagrado do Anhembi, que, reforçado
pelo Piracicaba, prometia
levar os Bandeirantes onde apenas
chega a imaginação nos seus arroubos
mais sublimados [...] (ALBERTO NUNES)

Revista de História, n° 45

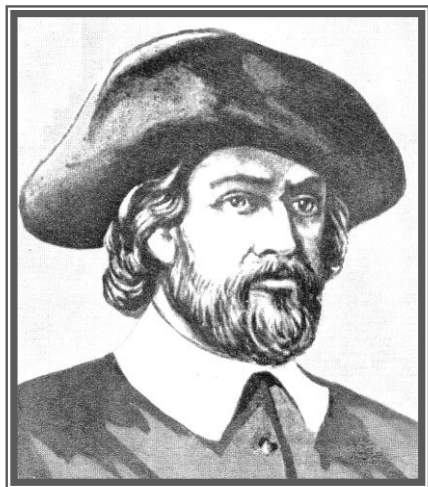
São Paulo, SP – Janeiro/Março, 1961

✧ Conferência ✧

A Maior Bandeira do Maior Bandeirante ([75])

[Jaime Cortesão]

Antônio Raposo Tavares tem sido considerado pelos historiadores brasileiros o maior de todos os Bandeirantes. Não obstante, sobre o mais vasto dos seus empreendimentos pairam grandes obscuridades.

[75] Conferência inédita, proferida no Salão Nobre da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, gentilmente cedida pela sua direção para publicação na Revista de História como homenagem ao autor, recentemente falecido [Nota da Redação].

Por nossa parte, quando dizemos o maior Bandeirante relacionamos esse qualificativo com o alcance geográfico e geopolítico das suas expedições. Se erguemos aquela que nos vai ocupar à categoria da maior das empresas exploradoras, realizadas por um grupo de homens e num esforço ininterrupto, em todos os tempos, nas duas Américas, também a consideramos uma Bandeira de Estado, Estado em formação, essencialmente política, que buscou, de um só e gigantesco impulso, sondar os possíveis limites entre os dois grandes domínios ibéricos, na América do Sul.

Como exploradores geográficos, essas dezenas de heróis, que foram de São Paulo a Belém do Pará, tem a grandeza do mundo que devassaram. Mas se os consideramos como tipos sociais, esculpidos pelo tempo, o meio, a ação e o perfeito acabamento de um caráter regional, houve sem dúvida alguns poucos Bandeirantes maiores, e talvez Fernão Dias Pais – o maior entre os maiores. Aliás, Raposo Tavares representa um tipo diferente de expansão.

Figura épica, e mal conhecida, tendo realizado, em pleno século XVII, por vastíssimos caminhos totalmente ignorados, uma empresa sobrehumana, a sua personalidade revestiu-se, naturalmente, de um esplendor lendário. O mito da existência de uma vasta Ilha Brasil, rodeada pelo Prata e o Amazonas, teve o seu herói mítico. Essa deformação ideal alcançou, como é sabido, expressão suprema no Quadro Histórico de Machado Oliveira. Segundo ele:

> Antônio Raposo, à frente duma partida de 60 homens, tão audazes e aventurosos como o valente caudilho, tendo um séquito de alguns índios, atravessou o Brasil de Sueste a Noroeste, escalando os Andes chega ao Peru, penetra esse País, entra nas águas do Pacífico, com a espada nua levantada, dizendo que "*avassalava terra e mar para o seu rei*", é por vezes compelido a recontros e combates com os espanhóis, levando-os sempre de arrancada. Deixa o antigo império dos Incas e, dirigindo-se para o Amazonas, navega esse rio em jangadas, abandonando-se à sua corrente; desembarca em Curupá e, aí foi generosamente acolhido pelo povo, que se assombra de tamanha audácia do paulista.
>
> O regresso de Raposo Tavares, através dos sertões que se interpõem às duas regiões, durou anos e no cabo deles se achou tão desfigurado que foi desconhecido por sua família e parentes.

Eis a lenda, mas uma lenda de caráter épico e político, em que o herói, interpretado sob o ponto de vista nacional, leva a soberania portuguesa do Atlântico ao Pacífico.

Veio depois a reação e os historiadores brasileiros buscaram entrever e definir a figura real através da névoa lendária. Cabe ao eminente homem público e historiador Washington Luís a primeira monografia solidamente documentada nesse novo sentido e ainda hoje guia indispensável e exemplo a citar de aplicação do método histórico-geográfico.

Fundando-se nos documentos conhecidos, supôs Washington Luís que a Bandeira de Raposo Tavares, saindo de São Paulo pelo Peabirú, fosse tomar o Paraná, na sua confluência com o Paranapanema, passando daquele ao Paraguai, que haveria subido para embarcar no Guaporé, descendo por ele e pelo Madeira até ao Amazonas.

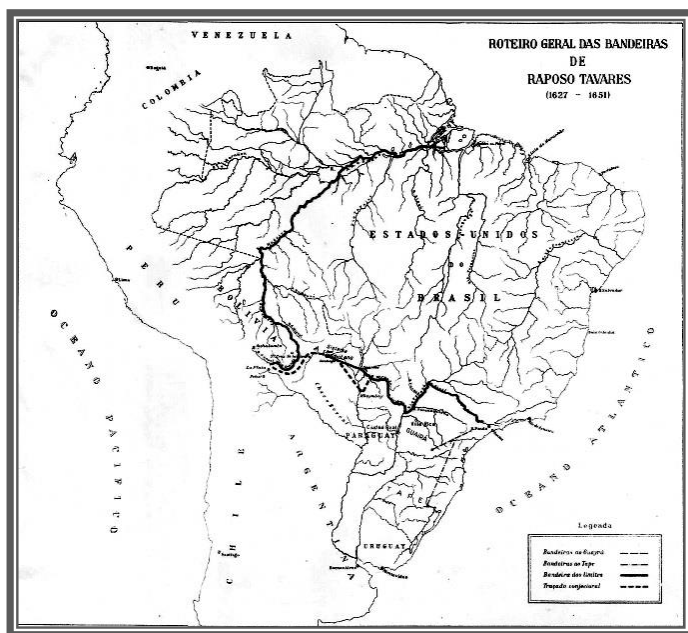



Imagem 03 – Roteiro das Bandeiras de Raposo Tavares

A publicação posterior, e por iniciativa de Washington Luís, das Atas da Câmara de São Paulo e peças similares, a publicação ou divulgação de documentos essenciais, por A. Taunay, Rodolfo Garcia, Basílio de Magalhães, Alfredo Ellis Júnior, João Lúcio de Azevedo e Carvalho Franco, trouxeram uma base nova à interpretação da personalidade de Raposo Tavares e da Bandeira de 1648-1651.

Dentre os documentos que a Washington Luís não foi dado conhecer, avulta sobre todos uma carta do Padre Antônio Vieira, infelizmente apenas conhecida em cópia muito estropiada, mas cujo original foi escrito em começos de 1654 com o testemunho de alguns Bandeirantes, que então permaneciam em Belém do Pará, e com quem o grande jesuíta falava em outubro de 1653 ([76]).

---

[76] Cartas do Padre Antônio Vieira, coordenadas e anotadas por J. Lúcio de Azevedo. T. I, Coimbra 1925, N.° LXVI

Outro documento, divulgado por Paulo Prado, nas colunas do "*O Estado de São Paulo*" – um informe do secretário do Conselho Ultramarino sobre "*a gente de São Paulo*" e dirigido ao Rei, em 1674, isto é, 23 anos após a realização da bandeira, ampliava o seu trajeto pelos Andes até Quito, donde, pelo Amazonas, Raposo Tavares haveria descido até Belém. Perante esta afirmação que estava de acordo com os dizeres de Berredo nos Anais do Maranhão, já no século XVIII, os historiadores paulistas, hesitaram e dividiram-se. Uns, como Taunay e Carvalho Franco, não rejeitam a hipótese da derivação andina até Quito, mas não a aceitam taxativamente; Alfredo Ellis Júnior, na sua recente e notável monografia sobre Raposo Tavares, faz suas as primeiras conclusões de Washington Luís; Júlio de Mesquita Filho, nos seus excelentes Ensaios Sul-Americanos, inclina-se, ao contrário, francamente para a extensão andina da Bandeira.

Apaixonados de há muito pela história das Bandeiras e atraídos pela grandeza épica do feito de Raposo Tavares e seus companheiros, demo-nos também durante anos a procurar pacientemente esclarecer os mistérios que a envolvem. Os nossos esforços, ainda que em terreno tão batido, e por tão grandes pioneiros, foram coroados de êxito, ao menos quanto ao alcance geográfico da Expedição. Foi-nos possível descobrir uma série de documentos, quer de origem espanhola, e, em especial, jesuítica, quer de origem portuguesa, na sua grande maioria inéditos, e que nos permitem completar e esclarecer o relato de Vieira e, por essa forma, traçar, nas suas linhas gerais, o trajeto da Bandeira.

Na sua maioria estes últimos documentos referem-se a Antônio Pereira de Azevedo, Capitão de uma das tropas da Bandeira, e sobre cuja identidade havia ainda dúvidas, e a Simão Pedroso, um dos bandei-

rantes, que permaneceu em Belém, com outros companheiros de aventura, e onde deve ter morrido, depois de haver prolongado na Amazônia por dezenas de anos, suas atividades de sertanista infatigável. Os documentos sobre Antônio Pereira de Azevedo, pertencentes aos arquivos de Lisboa, constam, entre outros, dum requerimento, feito em Lisboa, em 1656, com exposição de serviços, entre os quais o da Bandeira a que nos estamos referindo; a respectiva consulta do Conselho Ultramarino e o despacho do Rei; a sua habilitação para a Ordem de Cristo e, finalmente, a concessão de várias mercês, entre as quais a de escudeiro fidalgo e a de ser armado cavaleiro, quando chegasse ao Brasil. O documento principal sobre Simão Pedroso é uma carta do Governador do Maranhão e Pará, Gomes Freire de Andrade, dirigida, em 1687, ao Rei, com um depoimento daquele bandeirante, em que revela alguns fatos de grande interesse, sobre a Expedição.

Finalmente, várias cartas dos jesuítas do Paraguai pertencentes à coleção De Angelis, informam com pormenores, que as duas tropas de Raposo Tavares e Pereira de Azevedo, atravessaram o Paraguai em direção a Oeste. Nenhum dos documentos que encontramos se refere ao trajeto até Quito. A análise crítica do conjunto das peças existentes leva-nos à conclusão de que a Bandeira atingiu os Andes, mas não os percorreu; e, depois de ter visitado La Plata e alguma ou algumas das cidades próximas, baixou dessa região à Bacia do Amazonas. Assim, a história aproxima-se da lenda, não só quanto à extensão da empresa mas também, segundo supomos, ao seu aspecto político. Seremos, aliás, forçados a limitar, e sob forma esquemática, o tema desta conferência ao aspecto geográfico e geopolítico da Bandeira. Vamos, pois, indicar, ainda que rapidamente, as condições geográficas, econômicas, intersociais, históricas e políticas que explicam esse empreendimento.

Sob o ponto de vista geográfico, devemos considerar que a Bacia do Prata, desenvolvida no sentido geral do meridiano pelo eixo do Paraná-Paraguai abre, com os afluentes respectivos, vários sistemas de estradas naturais, no sentido do paralelo, entre o Atlântico e os Andes. Por um desses sistemas já, em 1524, o português Aleixo Garcia ia das costas do atual Estado de Santa Catarina até à região argentífera dos Andes, então ainda sob o domínio incaico. Nos meados do século XVI, os moradores de São Vicente iam daquelas mesmas costas e de Cananéia tomar o Pequiri e, atravessando o Paraná e a serra do Maracajá, baixavam o Jejui e o Paraguai até Assunção. A prática usual desse caminho reflete-se claramente no mapa de Bartolomeu Velho de 1562. Era o chamado caminho do Piquiri, que Nicolau Barreto, segundo o acertado parecer do professor Alfredo Ellis Júnior, foi buscar, em 1602, à frente da sua Bandeira, rumo ao Peru andino. Por esse ou semelhante caminho seguiram ainda durante a primeira metade do século XVII mais do que uma tropa de bandeirantes. Sob o ponto de vista econômico, convém assinalar, São Paulo oferecia um contraste flagrante com as cidades do Peru seiscentista. Estas, especialmente Lima, Potosi, La Plata [Sucre] e Cuzco eram então os grandes centros do comércio, da riqueza e da cultura, em toda a América do Sul. As minas de prata e de mercúrio, em pleno e progressivo rendimento até 1630, sustentavam com pequeno esforço dos espanhóis essa economia florescente. Lima, comunicando pelo seu porto de Callao com o Panamá, e pela estrada de Cuzco, Potosi e Tucuman com Buenos Aires, tornara-se a metrópole mercantil e cultural de toda a América austral, espécie de Meca para todos os estrangeiros [mormente os portugueses], que ansiavam por grandes negócios ou cujas atividades só podiam ser utilizadas nos centros urbanos em plena prosperidade e desenvolvimento.

No polo oposto, São Paulo, era uma pequena cidade de gente vigorosa, empreendedora, ativa, acostumada aos maiores trabalhos e fadigas, mas vivendo em míngua de comodidades e mediania de recursos. Já as demais cidades brasileiras, como Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, cuja economia assentava no cultivo da cana e no fabrico do açúcar desfrutavam condições de vida mais próspera. Essa mesma fonte de riqueza, que exigia a importação em grande escala do negro de Angola e da Guiné, tornara o Brasil o intermediário clandestino para esse comércio da mão de obra escrava, tão necessária também à indústria mineira do Peru. E, se a prata dos Andes veio intensificar enormemente o comércio e o desenvolvimento da riqueza no Brasil, o escravo negro, vindo dos portos brasileiros ou de Angola com escala por esses portos, tornara-se cada vez mais o instrumento indispensável às atividades industriais no planalto andino. Se juntarmos aos escravos negros, o açúcar, as fazendas, as peças de mobiliário rico e várias matérias alimentares, concluiremos que a América espanhola e a portuguesa, eram sob o ponto de vista da economia, regiões complementares. [...]

Essa profunda diferença de base, mas unidade de organização econômica, constituíram o estímulo e atrativo irresistíveis que levaram portugueses e luso-brasileiros a internar-se no Peru. Malgrado todas as leis proibitivas, que se opunham à entrada de estrangeiros, sem de forma alguma excetuar os portugueses, estes, graças à importância dos serviços que podiam prestar e aos produtos do seu comércio, fácilmente venceram as barreiras do monopólio espanhol e afluíram por milhares ao Peru, quer por Porto Belo, no Panamá, quer por Buenos Aires, no Prata. Outros, e este foi o caso dos paulistas, dada a inexistência duma fronteira terrestre, tentaram e conseguiram, atravessando o sertão, internar-se no Peru, para aí se fixarem ou regressarem ao ponto de partida.

Só percorrendo, uma por uma, as histórias nacionais do Brasil, da Argentina, Paraguai, Peru, Equador e Colômbia, e a vasta documentação sobre que assentam os seus relatos, nos podemos dar conta da importância enorme do intercâmbio clandestino luso-espanhol, que transcendia os limites imaginários das duas coroas na América, fundindo interesses e transmitindo mútuas influências e tipos de cultura.

Tanto no Peru dos metais preciosos, como nas cidades do Prata e Tucuman, os portugueses, além de praticarem o comércio, contribuíram para o desenvolvimento e prosperidade da América espanhola por outras e variadas formas. [...]

Se os portugueses, por todas as facilidades de trabalho e comodidades de vida que oferecia a metrópole, enxameavam mais em Lima, formavam, não obstante, igualmente parte importante e muito ativa da população das cidades mineiras, em especial Potosi, La Plata e Cuzco. As duas primeiras assentavam precisamente no termo de uma estrada aberta pelos guaranis, ainda no período incaico, a qual foi, antes de nenhum outro europeu, percorrida, como dissemos, pelo português Aleixo Garcia. Ambiciosos e infatigáveis trilhadores dos sertões, como responderam os paulistas ao apelo que tão aliciante se mostrou para tantos milhares de portugueses?

São muitos os documentos e referências históricas das quais se conclui que os paulistas entraram no Peru, durante aquele período, por duas vias; uma, a de Assunção, que daí se dirige a Santa Fé; outra a que levava diretamente através do sertão às cidades de La Plata e Potosi. A primeira era a via normal dos que procuravam internar-se para fixar-se com demora no Peru; a segunda, a dos que entravam em rápida incursão, para em seguida regressar a São Paulo, trazendo índios serranos e maior ou menor

carga de prata. Esta última ainda que muito mais curta, era infinitamente mais difícil e arriscada, devido aos obstáculos opostos pelas inóspitas, planícies do Chaco e os índios, em especial os Paiaguás e os Guaicurus.

Os primeiros desses paulistas entravam pelo Tietê ou o Pequiri no Paraná que baixavam até cidade Real; daí, ladeado pelo Norte o salto do Guaíra e a Serra de Maracaiu, navegavam o Jequi até o Paraguai, que desciam até Assunção e daí novamente a Santa Fé. Aqui chegados dirigiam-se a Córdova, isto é, à grande estrada que de Buenos Aires, galgando os Andes e passando pelo Potosi e La Plata, conduzia a Cuzco, a Lima e a Quito

Por um ou por outro dos caminhos, é certo, que muitos paulistas se haviam internado no Peru. Desse fato possuímos testemunho autorizado. O Padre Ruiz Montoya, o qual, como é sabido, era limenho, quando foi enviado a Madri, em 1638, como Procurador Geral da Província jesuítica do Paraguai, representar a Filipe IV contra as incursões dos paulistas, referia no seu memorial os quatro danos e perigos que dessas invasões resultavam e terminava:

> El otro por el dicho camino que han abierto los de San Pablo, muchos delos se han ido a vivir en Tucumã y a la Asunción, lugares del dicho Paraguay, viviendo otros en Lima y en el Potosi: y se puede temer lleguen a la dicha villa [de Potosi], porque ay aviso del Gobernador del Paraguay, en que dice que los vecinos de San Pablo estaban 80 leguas de la nación chiriguana, con la cual si se confederasen [que lo podrán hacer fácilmente, atrayendo-les con halagos, y libertad de consciencia... ([77])

[77] C. A. Mackehenie, Apuntes sobre judíos, jesuitas y paulistas, en "*Revista de la Universidad Católica del Perú*", agosto de 1937, N° 34, pg. 447.

Imagem 04 – Mapa de João Teixeira Albernaz (1627)

E o célebre jesuita terminava, insinuando que holandeses e paulistas aliados podiam apoderar-se do Perú. E já antes falara no perigo de que, por intermédio dos paulistas:

> se abra el dicho camino para las Provincias del Perú.

Quer dizer: já, em 1638, se temia que os paulistas, dando-se as mãos desde São Paulo ao Potosi, com auxílio dos chiriguanos, cometessem qualquer atentado contra a soberania espanhola no Peru. E já então implicitamente se apontava nesse memorial, como possível realizador dessa ameaça, Antônio Raposo Tavares:

> el principal autor de estos danos.

Na cédula de 16 de setembro de 1639, Filipe IV, entregava ao Santo Ofício os Bandeirantes acusados por Montoya, e em especial, Antônio Raposo Tavares:

> Capitán Mayor que se nombra de estos entradas qué acercándose a las provincias del Perú, dan particular cuidado.

Aí se diz também que no ano de 1638 os paulistas estavam na província do Itatim a 80 léguas de Santa Cruz de la Sierra, que dista outras tantas de Potosi.

Posto assim o problema, isto é, dentro da realidade transnacional, já não nos pode parecer estranho que uma Bandeira comandada por esse mesmo Raposo Tavares, tivesse atingido o Peru, ou melhor, as cidades andinas do Peru colonial.

Restaurada a Independência de Portugal em 1640

Durante os primeiros anos do seu reinado [1640-1656] dois problemas de relação entre a América portuguesa e a espanhol haviam de preocupar D. João IV: o problema da formação geográfica do Brasil, depois da exploração do alto Paraguai da viagem de Pedro Teixeira que, em 1639, tomava posse, em nome da Coroa portuguesa, da Bacia amazônica até o Japurá; o problema econômico e

político, que resultava da guerra com a Espanha e da interrupção do comércio marítimo do Brasil com Buenos Aires, donde vinha a maior parte da moeda de prata, que circulava nas cidades brasileiras.

Até à data da viagem de Pedro Teixeira os portugueses figuravam o Brasil como uma ilha limitada pelo Rio da Prata o Tocantins-Araguaia. São esses ainda os limites do Estado do Brasil na carta de João Teixeira, de 1640. Mas a posse do vastíssimo delta amazônico fez compreender aos portugueses quanto seria precária a soberania sobre essa parte do território brasileiro, se o vale amazônico viesse a cair totalmente em mãos dos espanhóis. Nesta compreensão, aliás elementar, se fundou a Expedição e o ato de posse de Pedro Teixeira.

Uma série de documentos inéditos de arquivos portugueses, cuja cópia possuímos, levam à insofismável conclusão de que a Expedição de Pedro Teixeira teve um caráter essencialmente político, pois foi ordenada pelo Governador do Maranhão, Jácome de Noronha com o objetivo expresso de fixar os limites do Estado, por alturas do Japurá, de fundar nesse ponto uma povoação, que indicasse aos espanhóis os termos do seu domínio. Esse objetivo resulta por tal forma claro que mais nos parece iniciativa tomada em Lisboa pelo partido nacionalista que preparava a Restauração da independência portuguesa. Aliás, foi tamanha a reação provocada em Espanha pela empresa de Pedro Teixeira, que o Conselho de índias propôs e instou junto de Filipe IV, para que todo o Estado do Maranhão fosse inteiramente anexado à Coroa espanhola, com absoluta exclusão das autoridades portuguesas. Data esta consulta do Conselho de Índias, de janeiro de 1640, e supomos que ela entrou com grande parte no número das causas que fizeram eclodir a revolução nacional em dezembro desse ano.

Declarada a guerra entre Portugal e Espanha na Península e proibido pelo governo espanhol o comércio português com o rio da Prata, deu-se a baixa da moeda portuguesa e, principalmente, a carestia extrema da prata, vinda do Peru por Buenos Aires e pelo sertão, os dois males com dano gravíssimo para o economia do Brasil. D. João IV esforçou-se por manter a paz na América e com ela o lucrativo comércio entre os portos do Brasil e Buenos Aires. Em 1642, enviava ao Governador do Brasil duas ordens nesse sentido. A esses desígnios se opôs a Espanha com violência, temerosa, como sempre, da infiltração portuguesa nas suas colônias e, mais que nenhuma, no Peru. Um grande número de ordens régias atestam que o monarca português, procurou então pessoalmente, com ardor, incitar a busca das minas de ouro e prata, quer no sul, quer na Amazônia, tamanho o desiquilíbrio monetário provocado com a intransigência da Espanha e as dificuldades do erário do país em guerra.

Consultado em Lisboa, onde se encontrava, em fins de 1643, sobre aquela situação, Salvador Correia de Sá foi de opinião que se tentasse a conquista de Buenos Aires, incitando-se ao mesmo tempo os moradores de São Paulo

> para que pelo sertão vão sobre o Paraguai, porque é a parte de donde pode descer pelo Rio abaixo mais socorro aos moradores

daquela cidade. Da empresa da conquista de Buenos Aires chegou a estar incumbido Luís Barbalho, mas, em 1644, o conselho Ultramarino ouvido sobre o assunto, era de parecer que:

> não convém em tempo de tantos apertos lançar mão de novas conquistas ([78]).

---

[78] Pedro Calmon, História do Brasil, II vol., págs. 298-299.

Mas, em 1646, o Governador do Brasil, Antônio Teles da Silva, ordenava a construção em Santos de dois navios para tomar parte numa Expedição de conquista do Prata.

Por volta do ano seguinte, o Padre Antônio Vieira, então conselheiro privado do monarca e seu agente diplomático para as mais arriscadas negociações, alvitrava, como lhe demandava a mente ambiciosa, mais grandiosos planos. Em carta ao Marquês de Niza, escrita a 20 de janeiro de 1641, discreteava ([79]) o grande orador sobre as possíveis conquistas que os portuguêses para molestar a Espanha, podiam fazer na América espanhola.

> Também, dizia ele, se pode tentar a conquista do Rio da Prata, de que antigamente recebíamos tão considerável proveito pelo comércio, e se podem conseguir ainda maiores se, ajudados dos de São Paulo marcharmos, como é muito fácil pela terra dentro, e conquistarmos algumas cidades sem defensa e conquistarmos as minas; de que elas e a Espanha se enriquecem, cuja prata por aquele caminho se pode trazer com muito menores despesas. E impaciente o Padre acrescentava: *"E assim é necessário que V.M. o faça logo e que lho escreva, como eu também farei..."*

Encontrava-se então Vieira negociando na Holanda. Mas temos por certo que não seria esta a primeira vez a conceber o projeto e comunicá-lo ao Rei. Em meados do ano anterior D. João IV e os seus assessores mais íntimos e, entre eles Vieira, mal aconselhados pelas angústias prementes da guerra com a Espanha, tomaram, para alcançar o auxílio militar da França, a resolução extrema de oferecer, por intermédio do cardeal Mazarino, a regência do reino de Portugal ao duque de Montpensier, cuja filha

---

[79] Discreteava: discorrer com discrição.

casaria com o Príncipe D. Teodósio, retirando-se D. João IV para o Brasil, transformado por sua vez em reino autônomo.

Com esse encargo de tanto perigo para a independência de Portugal, partia o próprio Vieira para França em agosto desse ano em prosseguimento de esforços, totalmente malogrados.

Por meados de 1647, D. João IV, resolvido a mudar a Corte para o Brasil, antecipando-se assim a D. João VI, foi obrigado a fixar a sua atenção sobre os mais graves problemas do seu comprometido reino e entre eles a formação geográfica do Estado, em relação com as sonhadas minas de ouro e prata e as de defesa ou ataque ao Vice-reinado do Peru.

Como acabamos de ver, as condições geográficas e muito mais as econômicas de relação intracontinental, as históricas e políticas confluíam todas para o mesmo objetivo. O pensamento do alargamento do Brasil até ao Rio da Prata ou aos Andes andava no ar. Augurado ([80]) pelos jesuítas espanhóis, era planejado por um jesuíta português. Só faltava quem o encarnasse. Os depoimentos diretos de três dos bandeirantes, convencem de que a grande Expedição de Raposo Tavares se inspirou nas razões que acabamos de expor. Entre os seus objetivos, o último, foi, por certo, o de aprisionar indígenas; os primeiros: a busca de minas de ouro ou prata e de conhecimentos geográficos para resolver o problema dos limites com a América espanhola.

As bases do problema estavam postas. Pedro Teixeira fixara os limites do Maranhão-Pará nas bocas do Japurá; os paulistas haviam levado as suas incursões até ao médio e alto Paraguai e já alguns

---

[80] Augurado: previsto.

haviam atravessado o Caco em direção à zona de Potosi. Sabia-se, por outro lado, e por informações indígenas que o Madeira nascia nessa mesma região de Potosi. Esse conhecimento que fora divulgado pelas relações da viagem de Pedro Teixeira e, em especial, a do Padre Cristóbal de Acuña, escrita em 1640, oferecia um elemento essencial para a formação de uma América portuguesa mais vastamente insulada ([81]). Ao espírito dos portugueses forçosamente havia de acudir a ideia de alargar até ao Madeira o Brasil, tanto mais quanto a proximidade de Potosi lhes havia de acender a esperança de encontrar minas de prata na região intermédia.

Deixou-nos o Conde de Pagan a imagem gráfica desse problema de soberania. Em 1656, publicava ele em Paris e dedicava ao rei a sua "*Relation historique et géographique de la grande rivière des Amazones*", acompanhada de um mapa. O livro do conde de Pagan, obra de propaganda que incitava o monarca francês à conquista da Amazônia, tem o valor singular de ser a primeira tentativa para representar, em termos de geografia matemática, toda a região amazônica. Aproveitando as relações de viagem de Pedro Teixeira, Pagan, traçou o primeiro canevas ([82]) de meridianos e paralelos, para situar cientificamente o Amazonas. Aí aparece também figurado, conforme a descrição dos tupinambás, mas com relativa aproximação, o Rio Madeira, do qual o autor afirma que nasce:

> na muita rica e opulenta província do Prata do reino do Peru... e quando sua navegação for descoberta, os séculos futuros publicarão as grandes riquezas que ele sem dúvida há de trazer ao comércio do grande Amazonas.

---

[81] Insulada: isolada.
[82] Canevas: esboço.

Eis a imagem, mas bem viva, que antes do Conde de Pagan, se haviam de fazer portugueses e luso-brasileiros, mais direta e amplamente interessados em navegar o Madeira e conhecer as suas relações com os possíveis limites do Estado Brasil, por ventura incluindo outros territórios ricos em minas de metais preciosos. Tratava-se de um problema, essencialmente geopolítico, de Estado em formação e movimento sob o acicate ([83]) da guerra e das premências econômicas. Para resolvê-lo necessitava-se de um homem, que reunisse as qualidades de um sertanista experimentado à consciência geográfica e política das necessidades do Brasil, em plena crise de crescimento, e o zelo abnegado do cidadão, capaz de sacrificar os interesses próprios aos da comunidade.

Esse homem existia. Antônio Raposo Tavares, português nascido no Alentejo, reunia aquele conjunto raro de qualidades. Tendo chegado ao Brasil com seu pai, por volta de 1618 e já com vinte anos, era em 1648, volvidos trinta anos, o Bandeirante de maior prestígio na capitania de São Vicente, donde havia levado a cabo os primeiros e grandiosos esforços de extensão da soberania portuguesa para o Sul e para o Oeste.

Em 1641, ao aclamar-se em São Paulo a Restauração portuguesa e o monarca D. João IV, Raposo Tavares ocupa o lugar a seguir ao emissário que trouxera a notícia, primeiro dos que assinam na ata da Aclamação. Cabia-lhe de direito. Em 1639 a 1640 fora o primeiro organizador e comandante dos cento e cinquenta paulistas, recrutados à sua custa, para auxiliar lusos e luso-brasileiros na luta contra os holandeses. Tudo leva a crer que, durante essa campanha, tomou parte na célebre retirada de Luís Barbalho, do sertão de Pernambuco em direção à Bahia.

[83] Acicate: incitação.

Em abril de 1642, conforme revelou Carvalho Franco, recebia dos vereadores de Parnaíba procuração que lhe dava poderes gerais de representação:

> em toda a capitania, em todo o Brasil e no Reino de Portugal, diante de Nosso Senhor D. João IV e onde fosse necessário no dito Reino.

Desde então e até 1648 não se encontra rasto de sua atividade no Brasil. Inclinamo-nos, por consequência, para a hipótese de que durante alguns desses anos houvesse estado em Portugal.

De Antônio Pereira de Azevedo sabia-se que era baiano, casado em Parnaíba, e que, em 1647, quando o Governador do Brasil, Antônio Teles da Silva, pedira a São Paulo um socorro de homens para defender a cidade da Bahia contra os holandeses, se ofereceu e foi nomeado Capitão-mor da companhia de paulistas que esteve prestes a partir.

Novidade é, segundo cremos, que o sertanista se tenha formado nas guerras de Pernambuco contra os holandeses, durante a qual tomou igualmente parte na célebre retirada de Luís Barbalho, conforme consta de sua folha de serviço. Nesta última ocasião deve ter conhecido a Raposo Tavares.

Manuel de Souza e Silva, o alferes da bandeira, ao que supomos português, já havia servido no delta amazônico em luta contra holandeses, e índios rebelados, sob o comando de Pedro da Costa Favela.

Dentre os demais componentes da bandeira, assinalemos Simão e Manuel Pedroso, que supomos irmãos. Simão Pedroso, já em 1648, devia ter prática de bandeirismo, pois mais tarde afirmava em Belém ao Governador Gomes Freire de Andrade que já estivera em Buenos Aires.

O comando e o sub-comando da bandeira em mãos de dois sertanistas, ambos voluntários na defesa do Brasil e a pedido dos seus Governadores gerais, mais nos convence de que a empresa, de que nos estamos ocupando, obedeceu também tácita ou declaradamente a um pensamento político, e, por ventura, de origem oficial.

A Expedição de Raposo Tavares compunha-se, segundo Vieira:

> de 200 portugueses e mais de 1.000 índios de armas, divididos em duas tropas. A primeira governava o Mestre de Campo Antônio Raposo Tavares, que ia também por cabo de tudo, a segunda o capitão Antônio Pereira.

Os expedicionários partiram de São Paulo, baixando o Tietê, em maio de 1648.

Baixado o Paraná, subiram, como era então uso, nas viagens ao Itatim, o Ivenheima, pelo qual passaram ao Aquidauana, Miranda e, por fim, ao Paraguai. Antes de aqui chegar, porém, a tropa de Antônio Pereira, dirigiu-se sobre a redução de Mboymboy, que atacou a 2 de novembro desse mesmo ano de 1648.

Vejamos a seguia o que pode concluir-se do confronto das cartas do Padre Antônio Vieira com as relações dos jesuítas espanhóis, estas inéditas. Em 1650, o Padre João Batista Ferrusino informava: que Raposo Tavares e os seus companheiros,

> tomando su derrota por los últimos fines del Itati pasaron a la otra banda de este rio Paraguay.

Esta informação inédita fora dada, não só pelos índios fugidos, mas pelos próprios bandeirantes que atacaram Mboymboy. Dizia ainda o jesuíta:

Imagem 05 – América Meridional (Conde de Pagan)

> hasta hoy no se sabe que hayan vuelto... mas hoy es fama constante que se están situados en el mismo puesto donde fue muerto el Pe. Pedro Romero...

Há nesta notícia dois dados objetivos, um dos quais muito preciso e importante para a análise do trajeto da Bandeira:

> tomou a sua derrota pelos últimos fins do Itati.

Ora, conforme dizia o Padre Diogo Ferrer, na sua descrição dessa província, o Itati estava compreendido entre 19° e 22°30′ de Latitude Sul. Por consequência a tropa de Raposo Tavares, propriamente dita, fez seu caminho diretamente à região onde hoje assenta Corumbá, no século XVIII Albuquerque, e no XVI Puerto de San Fernando.

Esse era o tradicional lugar de travessia, assinalado nos mapas jesuíticos com o nome de "*paso*". Por aí atravessara, em 1524, o português Aleixo Garcia e, em 1537, Ayolas, guiado por um dos índios do primeiro, ambos em direção ao império dos Incas, que alcançaram na região andina do alto Rio Grande ou Guapaí. No mapa da viagem de Alexandre Rodrigues Ferreira [1793], figura um caminho que passa por Albuquerque, seguindo daí pelos "*pueblos*" de São Coração, Santiago e São José, ou seja pela linha de maiores e mais próximas elevações entre o vale do Paraguai e o Alto Rio Grande ou Guapaí.

Conforme as relações dos jesuítas espanhóis, na serra de Santiago deveria ser a redução pelo Padre Romero. Aí, pois, deve ter esperado a tropa de Raposo Tavares pela de Antônio Pereira, tanto mais quanto essa elevação, que atinge os 500 metros, e tem junto água corrente, se prestava para estabelecer a costumada paliçada ([84]) dos paulistas. Aí Raposo Tavares deve ter "*invernado*" conforme a expressão dos jesuítas espanhóis, isto é, passado a estação das chuvas e ordenado sementeira, enquanto esperava pela tropa de Pereira de Azevedo.

Entretanto este último atacava a redução de Mboymboy, que segundo as cartas dos jesuítas espanhóis, devia estar situada sobre a atual Aquidabã. Retido cerca dum mês nessa região, em combates e aprisionamento de índios, só em dezembro deve ter reiniciado a marcha para juntar-se ao grosso da bandeira, fortificada na serrania de Santiago.

Vieira e os jesuítas espanhóis são concordes em assinalar que esse breve trajeto foi terrivelmente demorado e dificultado pelos repetidos ataques dos Paiaguás, por água, e dos Guaicurus, por terra.

---

[84] Paliçada: alinhamento de estacas que serve de barreira defensiva.

Os bandeirantes, por vezes semi-imersos nos pantanais do Paraguai, passaram as maiores calamidades. Enumera-as Vieira: a peste, a guerra e a fome. Mais sóbrio e juntamente mais explícito, Pereira de Azevedo diz no seu requerimento que:

> fome e viu morrer a maior parte de seus companheiros à fome e à sede.

Daqui concluímos que a Bandeira, obrigada pelos assaltos dos índios e, porventura, pela enchente do rio, tentou e realizou o caminho direto para a serrania de Santiago, atravessando o Chaco, única região onde era possível que morresse a maior parte dos homens da sua tropa à fome, e sobretudo à sede.

Incorporada a Bandeira, deverá ter seguido em abril ou maio de 1649 a rota natural, pela serra de São José e, passando ao Norte dos Banhados de Izozog, alcançado a região dos Serranos.

Num mapa anônimo traçado por bandeirante no segundo quartel do século XVIII, publicado por Mestre Taunay, e que abrange a região mais comum das Bandeiras paulistas, lá aparecem, no extremo Oeste, os Serranos, designação que se lê sobre um desenho tosco de serranias, situadas ao Sul de Santa Cruz de la Sierra e no Norte das "*Sierras dos Siriguaianas*".

Não obstante essa diferenciação de nomenclatura, os "*serranos*" que habitavam a região andina do Alto Guapaí eram também Chiriguanos [Guaranis] ou Chanés [Aruaques guaranizados].

Qual teria sido o caminho de Raposo Tavares na última parte da viagem? Sabemos pela América abreviada de João de Souza Ferreira, que ele baixou o Madeira, mas por qual dos afluentes do Madeira teria navegado até alcançar a foz do Amazonas?

Vários documentos, a nosso ver, esclarecem o problema. Referimo-nos à carta do Padre Antônio Vieira, escrita a começos de 1654, à "*Descripção do Estado do Maranhão, Pará, Corupá e Rio do Amazonas*", escrita cerca de 1665, por Maurício de Heriarte, que, sem dúvida, falou também com alguns dos bandeirantes da grande Expedição, e à carta do Conde de Castelar, Vice-Rei do Peru, de 1676, revelada por Basílio de Magalhães.

O Padre Antônio Vieira apontou como objetivo da Expedição os serranos, que habitavam a região andina do Alto Rio Grande ou Guapaí, afluente do Madeira. Esse simples fato faria admitir como hipótese, que a Bandeira tivesse baixado por esse Rio, tanto mais que Pedro Teixeira e seus companheiros tinham adquirido, como vimos, por informações dos indígenas, a convicção de que o Madeira nascia na região próxima do Potosi.

Mas Vieira, no seu relato, dá informações tão individuadas sobre o Rio percorrido que permitem identificá-lo seguramente. Os Bandeirantes, conforme o grande missionário:

I – Quando a primeira vez entraram neste grande Rio, estavam na altura do Espírito Santo, que são dezenove graus de banda do Sul;

II – Depois caminharam já a Sul, já a Leste, até que tomaram de carreira para o Norte e Nordeste a desembocar no Mar;

III – Lançadas as canoas à água, ao terceiro dia se lhes sumiu o Rio entre uns juncais; mandaram descobridores a buscá-lo; e depois de três dias de jornada tornaram a dar como ele, mas distante do lugar onde se lhes tinha escondido;

IV – Deliberaram-se a passar lá as canoas, e assim o fizeram à pura força de braços e de ombros,

como dos Argonautas contam as fábulas, com exemplo verdadeiramente grande de constância e de valor, se o não deslustrara tanto a causa. Realizada esta difícil operação, e Embarcados segunda vez... aos oito dias de viagem deram na madre do Rio;

- E, finalmente gastaram onze meses inteiros na navegação.

A descrição do Padre Vieira, fornece, pois, dados preciosos sobre a Latitude atingida por esse Rio na sua parte navegável; a série dos rumos em que se desenvolve o seu percurso NS, OE, SN, e por fim NE; a circunstância da navegação ser de carreira, ou mais rápida e seguida, desde que a corrente tomou o rumo Norte; o fato singularíssimo do Rio desaparecer durante um trecho apreciável.

Ora o Rio Grande, que nasce no Vale de Cochabamba por 17°14′ de Latitude Sul começa a ser navegado por pequenas canoas em Tarata, cerca de 18° de Latitude Sul atinge, na sua curva descendente, 19°14′ de Latitude Sul, o que se acorda com a relação anterior.

Nesta parte do trajeto, que decorre entre dois graus de Longitude o curso do Rio, extremamente sinuoso, baixa de 2.100 a 500 metros aproximadamente, correndo em numerosas curvas, ora a Sul, ora a Leste. Nesta particularidade, tão singular, também a descrição de Vieira está de acordo com os dados geográficos.

Passado o extremo Sul da sua curva descendente, o Rio Grande descreve uma nova curva, mas está na direção do Norte e do Noroeste até desembocar no Mamoré, seguindo depois na direção geral do Norte, até desaguar no Madeira, o qual, por sua vez, baixa no rumo Nordeste até ao Amazonas.

Mais uma vez a concordância entre as notícias recolhidas pelo Padre Vieira e a realidade geográfica é perfeita. Perfeita, insistimos. Só nos fins do século XVIII, note-se bem, a cartografia dessa região igualou ou excedeu esses dados. Até lá todas as representações literárias ou cartográficas ficaram muito aquém.

Resta a última singularidade apontada pelo grande jesuíta, essa muito notável. Em certa parte do seu trecho o Rio por onde navegavam desapareceu sob uns juncais e foi necessário buscar-lhe a continuação a três dias de distância. Observe-se que tendo baixado o Madeira propriamente dito, quer tomassem pelo Guaporé, quer pelo Rio Grande, o maior obstáculo que se opôs à navegação foi sem dúvida a série das terríveis cachoeiras, que acidentam aquele Rio. Mas, para os paulistas, habituados a baixar ou subir o planalto, ao sabor ou arrepio da corrente, as cachoeiras não representavam singularidade. Pelo contrário. Mais ou menos alterosas, entravam na regra.

E espanta a sobriedade desses homens que, havendo referido ao jesuíta escritor tão sequioso de pormenores flagrantes, incidentes mínimos da viagem, como o aparecimento de aves no céu ou animais na água, não tiveram, por certo, qualquer expressão de encarecimento para a empresa de galgar a escadaria do Inferno do Madeira. Precisamente um século após, José Gonçalves da Fonseca que as subiu, vindo de Belém para Mato Grosso, demora-se a descrever na sua relação a escala e a escalada, com devido interesse pelo espetáculo da natureza hostil e do esforço do homem para dominá-la.

Se os bandeirantes houvessem contado a Vieira sua duríssima labuta, ao abrir das picadas na selva amazônica para arrasto das canoas, cachoeira a cachoeira, naquele trecho do Rio, por certo um dos

mais selváticos do Brasil, era aí que ele daria àqueles Bandeirantes o epônimo de Argonautas. Mas não, impressionou-os mais o fato do Rio desaparecer durante alguns dias. Ora, precisamente, logramos averiguar que esse fenômeno ainda persistia no século XVIII, segundo supomos, já menos acusado que no século anterior, no curso do Guapaí.

Recorrendo apenas à história do Rio, poderíamos admitir a notícia de Vieira como perfeitamente viável. Os melhores mapas da Bolívia assinalam, ao lado do curso atual do Rio, entre 16° e 17° de Latitude Sul um Rio Viejo ou la Madre, isto é, um leito seco e obstruído pelas areias, fenômeno vulgar nos Rios que divagam em planícies de aluvião. Mais ao Norte, mas cerca de 16°, há outro Rio Viejo, que se perde num pantanal, que tem o nome de Los Limos. Ao que parece, pois, o fenômeno persiste.

Não obstante, e para maior segurança, resolvemo-nos a consultar geógrafos bolivianos, admitindo que a Bandeira pudesse igualmente ter seguido o trajeto Parapetí-São Miguel. O Dr. Alfredo Jauregui Resquellas, Presidente da Sociedade Geográfica de Sucre, respondeu-nos, em face dos dados que lhe enviamos, que os expedicionários não podiam ter deixado de seguir pelo Rio Grande ou Guapaí. Seria demasiado longe expor aqui a sua opinião, que se funda na história do Rio e nos seus caracteres atuais, já referidos.

Mas, e ainda uma vez, a Coleção de Angelis nos ia dar a prova decisiva. Em nossas investigações sobre esta Bandeira, deparamos naquele acervo uma "*Descripcion geográfica del Rio Mamoré o Madeira*" enviada em 1872, pelo Padre Carlos Hirscko, antigo missionário jesuíta das Missões de Moxos, no Mamoré, ao Embaixador de Espanha, em Viena de Áustria.

Tendo abandonado aquela região após a expulsão dos jesuítas espanhóis, em 1767, o Padre Hirscko reporta-se declaradamente ao ano de 1751, em que, agregado à comissão espanhola para demarcar os limites do Tratado de 1750, se deu à tarefa de estudar e descrever o curso do Madeira desde as suas nascentes.

Nesse documento, de um grande interesse para a história da geografia, afirma-se que:

> el rio grande así llamado que nasce en la Provincia de Mizque... no sufre sino canoas y son estas en tiempo de grandes secas, por sumiera el agua en las arenas, por dos o tres parajes...

Aqui temos, pois, o fato inteiramente confirmado e com uma amplitude superior à dos próprios informes de Vieira. Também neste caso a descrição literária coincide com a geografia histórica, pois um século de intervalo entre um e outro depoimento carece de importância na evolução de semelhantes fenômenos.

Uma observação convém desde já fazer. O Padre Hirscko afirmava que o Rio só por alturas de Santa Cruz de la Sierra começava a ser navegável. Provém, este erro, em parte, da sua ignorância sobre as verdadeiras origens do Rio Grande. Com efeito, este, depois de receber o Mizque, ainda se estende por um dos seus braços até cerca do lago Poopó.

Em resumo: os dados muito concretos fornecidos ao Padre Antônio Vieira sobre o curso do Rio que os levou ao término da viagem e sobre as circunstâncias que o permitiam navegar, acordam-se um por um com a realidade geográfica e histórica.

Quanto à identificação de Washington Luís com o Guaporé, opõe-se-lhe inteiramente a Latitude extrema da origem – 15°, e não os 19° da carta de

Vieira, a direção geral para NO, que o Rio toma desde a origem até a foz, e a ausência completa do fenômeno da interrupção do curso.

Finalmente se, por exclusão de partes, chegamos à única conclusão possível de identificação com o Rio Grande, duas outras referências coevas a vem confirmar por modo decisivo.

Maurício de Heriarte, escrevendo cerca de 1665, catorze anos após a Expedição de Raposo Tavares, mas que tomara parte na viagem de Pedro Teixeira e viveu desde então no Pará e no Maranhão, escrevia sobre o rio Madeira:

> Vem este Rio da província dos Serranos, que estão na cordilheira do Peru pela banda do Paraguai. Nasce de muita quantidade de lagos...

Este depoimento confirma a informação de Vieira, ao qual acrescenta a situação de Serranos [Chiriguanos e Chanés] nas faldas Orientais dos Andes, ao Sul de Santa Cruz. Serranos era nomenclatura paulista e colhida da boca de paulistas. Nasce o Guapaí na região andina dos dois grandes lagos – Poopé e Titicaca, e não longe deles, o que dá certo caráter realista à segunda parte daquelas informações.

A esta data, estes conhecimentos, tão exatos para a época, não podiam relacionar-se senão com a Bandeira de Raposo Tavares. Na história da cartografia só nos começos do século XVIII os mapas dos jesuítas [1703] e dos cartógrafos franceses, como Guillaume de L'Iale [1703], começam a traçar o Rio Grande ou Guapaí, desde as origens, cerca de Cochabamba, e com a característica curva do seu alto curso. Mas, pelo que respeita às Latitudes mais elevadas do traçado e à direção geral do Madeira, essas cartas mostram-se ainda muito inferiores à descrição do Padre Antônio Vieira.

Finalmente, o Conde de Castelar, Vice-rei do Peru, referia-se, em 1667, às correrias dos paulistas, que assolavam a Província do Paraguai, levando os índios como escravos:

> y con este ejercicio llegando hasta la población de Santa Cruz de la Sierra, y extendiéndose por más de 800 leguas hasta el rio Marañon o de las Amazonas [Documentos Interessantes, v. 47, pág. 27].

Esta etapa pela povoação de Santa Cruz confirma também e inteiramente o trajeto pelo Guapaí.

E aqui chegados propomos um problema. Ter-se-iam limitado Raposo Tavares e os seus companheiros a visitar Santa Cruz de la Sierra, pequeno burgo, àquela data paupérrimo de habitantes e recursos? Eles próprios ausentes há mais de ano de São Paulo, desfalcados de alimento, vestimentas e apetrechos pelas terríveis inclemências da travessia, não teriam buscado alguma ou algumas das grandes cidades andinas para refazer-se? Se a essa certíssima urgência somarmos a circunstância de muitos portugueses e, entre eles, alguns paulistas, enxamearem nessas cidades, cuja fama retumbava em todo o mundo, temos por absurdo que Raposo Tavares e alguns dos seus companheiros não tivessem penetrado em La Plata, quase sobre o seu caminho e, por ventura na então legendária Potosi. Não rejeitamos até a hipótese – mera hipótese – de que ele houvesse chegado a Lima, de cujas eminências se avista o Pacífico a curtíssima distância, dando assim mais realidade à lenda.

Não teria então a Bandeira alcançado Quito?

Os documentos, que se referem ao percurso total da Bandeira podem dividir-se em duas categorias; os que pertencem aos próprios Bandeirantes ou procedem diretamente deles; e os que se lhes

referem em lugares ou época recuada. Só estes últimos, um dos quais escrito em Lisboa, em 1674, e outro, meio século mais tarde, se referem à passagem por Quito e à descida desde esta cidade pelo Amazonas. Nenhum dos outros documentos, mais dignos de fé e que são a quase totalidade, mencionam esse fato. Observe-se que até hoje não encontramos na documentação espanhola qualquer referência donde pudesse inferir-se semelhante traçado. Esta carência assume proporções de um desmentido, quando se trata da "*Relación de los Maynas*" do Padre Francisco de Figueroa, que à data da realização da Bandeira habitava no Marañon e, naquela hipótese, era natural, quase fatal a referisse.

Como explicar então a divergência? A carta de Vieira e o próprio depoimento do segundo comandante da Bandeira estão de acordo em considerar a viagem pelo Madeira como um descobrimento do próprio Amazonas, no seu curso principal, e não de um afluente. Na carta de nomeação de Antônio Pereira de Azevedo para provedor da fazenda da Capitania do Espírito Santo, diz-se do nomeado e transcrevendo do seu próprio requerimento:

> e estando servindo na capitania de São Vicente foi no descobrimento do Rio das Amazonas em cuja jornada gastou tempo largo e viu morrer a maior parte de seus companheiros à fome e à sede; e vindo sair à parte do Maranhão e Pará...

Não só Antônio Pereira de Azevedo, mas, ao que parece, também as estâncias oficiais de Lisboa, consideravam a viagem, no objetivo e resultados, como o descobrimento do Amazonas.

Vieira, por sua vez, chama ao curso do verdadeiro Amazonas e Marañon, incluindo o Napo, e por comparação com o rio navegado pelos bandeirantes, "*outro braço*" do Amazonas.

Ao que supomos, pois, terá havido um documento inicial, primeiro relato dos bandeirantes, em que estes afirmavam que haviam atingido o Peru, donde haviam baixado pelo Amazonas desde o seu nascimento. O secretário do Conselho Ultramarino e o governador Berredo interpretaram mais tarde esse texto, à luz dos seus conhecimentos geográficos. Para os dois descobrir o Amazonas desde as suas fontes, implicava, segundo a concepção corrente na época, passar por Quito e daí baixar até ao curso principal do Rio. Trata-se, ao que supomos, de um equívoco, que assenta numa dualidade de concepções, em tempo de geografia incerta.

De qualquer forma esses dois testemunhos não podem invalidar o requerimento de Pereira de Azevedo, a carta de Vieira, a do Conde de Castelar e a relação de Heriarte, mais dignos de fé e todos acordes entre si.

Resta-nos acrescentar que, só volvido mais de um século sobre a grande Bandeira de Raposo Tavares, a documentação escrita ou cartográfica dos espanhóis acusa um conhecimento do Guapaí igual ao dos paulistas em 1650. O mesmo poderemos dizer quanto à sua navegação.

Aliás, este tardio conhecimento da navegação do Rio Grande desde os contrafortes andinos até à planície cruzenha, dá a medida das qualidades humanas e da cultura geográfica que representavam o Bandeirismo em meados do século XVII.

O Padre Antônio Vieira eleva ao último grau da hipérbole os trabalhos sofridos por esta Bandeira, em especial na travessia do Paraguai, e até embarcar no Rio Grande. Passado um mês sobre o ataque à redução de Mboymboy, diz êle na sua carta:

> se viram os executores dele castigados com a fome, peste e guerra. A peste foi tal que nenhum deles ficou que não adoecesse mortalmente; a fome era quase extrema, porque as raízes e frutos das árvores eram o maior regalo dos enfermos... sobretudo no meio desta fraqueza e desamparo eram continuamente assaltados de bárbaros de pé e de cavalo, que os atravessavam com flechas.

E chama a essas provações:

> as maiores misérias que jamais se passaram.

Nesta parte a narração de Vieira é inteiramente corroborada por outro jesuíta, o Padre Altamirano. Tais desastres referem-se principalmente à tropa de Antônio Pereira, que atacou Mboymboy. E já vimos como este se lhe refere no seu trágico laconismo:

> viu morrer a maior parte de seus companheiros à fome e à sede.

Mas o Padre Vieira, na sequência do relato, continua a desfiar durezas de combate, ciladas de índios e trabalhos de toda a espécie na região dos Serranos.

Depois tiveram de marchar dias a fio com as canoas às costas, na planície cruzenha e nós sabemos que lhes foi necessário repetir a operação mais de dez vezes, em piores condições, ao baixar as quedas do Madeira.

Não dissente destes relatos o Padre Souza Ferreira, pois afirma que nas campinas alagadas do Paraguai, andaram dias inteiros com a roupa pela cabeça e a água pela barba, e aos combates com os índios acrescenta que os Bandeirantes tiveram seus recontros com os castelhanos do Peru, confirmado nesta parte por Berredo.

Vieira, que tão asperamente censura estes mesmos Bandeirantes, pelos, desacatos cometidos contra os jesuítas espanhóis, um dos quais morreu em combate, todavia não hesita, num momento de assombro, em proclamar dessa empresa:

> que verdadeiramente foi uma das mais notáveis que até hoje se tem feito no mundo.

Mas seriam esses Bandeirantes tão ímpios e cruéis com os sacerdotes da Companhia, como afirmam "*una voce*" ([85]) Vieira e os seus confrades espanhóis? Lendo com atenção as cartas e relações destes últimos, apura-se que a verdade era outra.

Que esses homens, capazes de jogar tão facilmente a vida própria não respeitassem mais a alheia, é de crer. Aplicavam aos demais a lei do perigo em que viviam. Sua vida tão cheia de terríveis asperezas, não tinha o mesmo valor que para nós.

Mas o Padre Bonilla descrevendo o assalto da tropa de Antônio Pereira aos Itatins, em novembro de 1648, falando da detenção por alguns dias do Padre Cristobal de Arenas, confessa:

> Verguenza me da el tratamiento que en ciudad de la Asunción se hace a la Compañía, cuando sigo al Padre C. de Arenas contar la cortesía con que estos enemigos le trataran así de palabra como de obra en su sustento y regalo que se compadecía con la cuantidad que allí había.

Acusa o Padre Vieira, é certo, esses Bandeirantes de haver despojado a Igreja da redução assaltada de vestiduras e vasos sagrados. Mas o Padre Altamirano contava, em 1554 que depois de atravessado o Paraguai:

---

[85] "*Una voce*": de comum acordo, em coro, unanimemente.

> hollando el caudillo a los pocos que habían quedado, les dijo que aquella mortandad y despejo eran conocidamente venganza de la muerte y despojo de aquel ministro del Señor. E pareciéndoles que aplicarían algo su ira, con restituir los ornamentos y cosas sagradas, que llevaban, lo hicieron luego, despachándote todo con un indio que remetieren, aunque tarde a los Padres.

O fato despido de interpretação, mais ou menos forçada do narrador, é este: chegada a tropa de Antônio Pereira ao acampamento de Santiago, Raposo Tavares mandou devolver aos jesuítas o produto do saque da Igreja. Para o carregar bastou um índio, o que prova também que o despojo fora diminuto. Estes homens, pois, que pecavam por assomos e atos de violência, eram capazes de cortesia, humanidade e nobreza. Em conclusão:

A Bandeira de Raposo Tavares foi essencialmente uma Expedição de descobrimento geográfico e de minas, relacionada com o problema dos limites e as dificuldades financeiras e políticas em que se debatia o Reino, após a Restauração da Independência. Ela foi também a primeira Expedição de reconhecimento geográfico que abrangeu todo o espaço continental da América do Sul, compreendido entre as ribas do Atlântico e a cordilheira andina, entre o Trópico de Capricórnio e o Equador, alargando-se por cerca de 23° de Latitude e vinte de Longitude, maior e mais árdua de quantas se realizaram em toda a América, não só até à sua data, mas ainda até aos começos do século XIX. Pondo de parte o trajeto andino e considerado apenas o percurso fluvial do Tietê ao Paraguai e daí por terra ao Guapaí, e baixando por ele o Madeira e o Amazonas até Belém esse vasto périplo mede 10.000 quilômetros, números redondos. Se lhe acrescentarmos o trajeto do Chaco e os percursos de desvio na região das cidades andinas, terá excedido por certo os 12.000 quilômetros.

Para falar apenas das mais notáveis expedições realizadas antes e depois de Raposo Tavares, o descobrimento de Orellana em 1541, embora épico pelo arrojo, limitou-se a baixar o Amazonas e sempre nas mesmas Latitudes. As de La Salle, o grande explorador francês do Mississipi, entre 1679 e 1682, desenvolveram-se em clima temperado e quase que exclusivamente no sentido do Meridiano.

Duas expedições: a de Lewis e Clark que, entre 1804 e 1806, exploraram o médio e alto Missouri e o Colúmbia até ao Pacífico, embora tão notável pela audácia e os resultados, desenvolve-se num espaço continental de trinta e três graus de Longitude, mas muito reduzido em Latitude, por consequência, de um âmbito muito menor.

Talvez, e para terminar, a melhor forma de definir a personalidade de Raposo Tavares, seja por comparação com outro dos grandes Bandeirantes, seus pares.

Dissemos, de princípio, que Fernão Dias Pais se afigurava o protótipo do Bandeirante, isto é, o mais evoluído e diferenciado pelas capacidades e virtudes gentílicas da sua grei. Homem que obedecia a um conceito e imperativo ibérico de honra, Quixote do sertão, levou até à loucura a obsessão e o sacrifício, na sua luta com o fantástico moinho de vento das Esmeraldas. Como os poetas, os filósofos e os místicos, ele pertence também, pela vontade e a ação, à raça rara dos enamorados do Absoluto.

Lembra aqueles terríveis patriarcas bíblicos, que sacrificavam os filhos a Jeová; que permaneciam, como Jó, sob a torrente devastadora dos flagelos e das catástrofes, inabalavelmente fiéis à sua Lei; ou morriam numa agonia, ao mesmo tempo estática e pungente, à vista da Terra da Promissão.

Há nele qualquer coisa de abstrato e de irreal, que transcende o homem. Sabemos que viveu. Conhecemos documentalmente a sua história. E, todavia, aureolado pelo esplendor dos seus feitos, mais parece um daqueles deuses tutelares, em que os povos, ricos de imaginação, à maneira dos gregos, fundiam e idealizavam os seus maiores anseios e virtudes. Menos diferenciado no estilo de vida e no caráter Bandeirante e protótipo de outro tipo de expansão, Raposo Tavares, não obstante, não lhe cede em estatura. A maior diferença que os distingue é que o Governador das Esmeraldas viveu, pela ação, voltado para o interior. Abriu as portas de ouro da riqueza e da independência da sua Pátria. Foi, na rigorosa acepção da palavra, um deus-lar.

O outro, Raposo Tavares, o Governador da Aventura Continental, cujo heroísmo raia também pelo irreal, viveu de face voltada para as fronteiras. Em Guairá, como nos Tapes, no Itatim, nos Andes ou na Amazônia, ele busca traçar e sempre na consciência do esforço realizado, a fronteira ideal com a América espanhola. Rasteou desde a profundidade inicial os alicerces das nações dum continente. Foi um deus-termo, olhando ao largo, em todos os rumos de dois quadrantes.

Para enaltecer seu esforço e bravura, alguns historiadores brasileiros chamam a Raposo Tavares – homeríada ([86]). Seja-nos lícito fazer um reparo. Dos heróis de Homero decorreram os horrores no Mediterrâneo, Mar interior cuja maior extensão não ultrapassa quatro mil e quinhentos quilômetros; e cujos perigos não excediam o canto das sereias e o agitado Mar entre Cila e Caríbedes, no doméstico estreito de Messina.

---

[86] Homeríada: analogia com a figura do poeta Homero, considerado o autor das epopeias Ilíada e Odisseia.

Se temos de comparar aqueles Bandeirantes a grandes navegantes há que recorrer então aos descobridores, que afrontam os cabos das Tormentas, que dividem os Oceanos. Como Vasco da Gama no Índico, ou Fernão de Magalhães no Pacífico, Raposo Tavares mediu a sua grandeza pelos dois maiores padrões da Natureza no seu gênero: os Andes e o Amazonas.

Por mais a despropósito que se tenha usado e abusado da palavra, acreditamos que a Raposo Tavares e aos seus companheiros cabe, sim, por justo título e direito, o qualificativo mais épico, mais nobre, mais humano e mais brasileiro de Lusíadas. (CORTESÃO, 1961)

"BANDEIRA" de Francisco de Mello Palheta

Na Bacia do Madeira, Francisco de Mello Palheta, experimentado homem dos sertões amazônicos, subindo o Rio, em 1722, em missão oficial, verificou o exercício da soberania lusitana em toda a extensão da grande artéria. E atingindo as missões espanholas jesuíticas de Moxos, complementando a sondagem política que estava realizando, intimou os Missionários a abandonar aquelas posições, afirmando-lhes que estavam operando em terras pertencentes à Coroa Portuguesa. Não fosse obedecida a intimação e os governantes paraenses possuíam matérias para obrigá-los a executar o que lhes determinava.
(REIS, 1948)

Embora no capítulo anterior tenhamos repercutido a fantástica "*Bandeira dos Limites de Antônio Raposo Tavares*", nenhum cronista acompanhou o intrépido Bandeirante registrando sua porfia, digna de um Homero, pelas Cachoeiras do Rio Madeira.

Missionários e militares penetraram, mais tarde, no vale do Madeira, mas sem percorrê-lo por inteiro, por isso, a "*Bandeira*" de Francisco de Mello Palheta é considerada uma das mais importantes realizadas no século XVIII.

Francisco de Mello Palheta

O jornal "*A Tribuna*", de Santos, São Paulo, na sua edição especial de 26.01.1939, comemorativa do centenário da elevação de Santos à categoria de Cidade, publicou interessante matéria sobre o café, onde desponta a figura de Palheta. O artigo foi baseado no livro "*A antiga produção e exportação do Pará*" do escritor Manuel de Mello Cardoso Barata.

207 — RIO MADEIRA — E' um dos maiores rios da América do Sul. Francisco de Melo Palheta (que se tornaria conhecido por ser o introdutor do café no Brasil) em 1723 lhe deu o nome de **Madeira**, em virtude da abundância de troncos e árvores que vagavam em suas águas. Os índios o chamavam de **Caiarí**. E' formado pela reunião dos rios Beni e Mamoré. Sua foz tem mais de um quilômetro de amplitude.

Imagem 06 – Revista do Professor, SP, n° 27, 1956

A TRIBUNA

EDIÇÃO COMMEMORATIVA do 1º Centenario da CIDADE DE SANTOS

26-1-1939

O Café na Historia e na Legenda

Imagem 07 – A Tribuna, Santos, SP, 26.01.1939

Reproduzo fragmentos de ambos os textos que aludem ao insigne militar.

"*A Tribuna*" relata:

> <u>Francisco de Mello Palheta, o Bandeirante do café</u> – Dentre as zonas do nosso gigantesco solo, coube ao Pará a prioridade do cultivo da preciosa rubiácea, e a Francisco de Mello Palheta a glória de ser o portador de mil e tantas bagas e cinco espécimes dela, desde a Guiana Francesa até aquela circunscrição da nossa pátria, então simples possessão portuguesa.
>
> Por ocasião do ingresso do café, ali, era Governador o Capitão-General do Estado do Maranhão e Grão-Pará, João da Maia Gama, que havia sucedido, em 1727, a Bernardo Pereira de Berredo [...].
>
> Houve, a esse tempo, necessidade de mandar-se à fronteira, assim como a Caiena, para quaisquer entendimentos com os franceses da Guiana, uma ligeira missão de caráter oficial.

A fim de dirigi-la, foi escolhido o Sargento-mor ([87]) do exército colonial e brasileiro de nascimento, Francisco de Mello Palheta, que já se salientara muito, em 1722-23, na exploração do Rio Madeira, e que também tinha o posto de Capitão-Tenente da Guarda Costa, sendo assim militar de terra e Mar.

Pois bem, ao retornar a Expedição da Guiana, trazia consigo o seu esforçado Comandante mil e tantas frutas e cinco plantas do vegetal alienígena, que se tornaria, de futuro, o tesouro da agricultura nacional.

Que a Mello Palheta se enderece, pois, a gratidão de todos nós, brasileiros, pelas meritórias consequências da sua ação prestimosa e relevante. E aqui seja dito de passagem: De Clieu, o introdutor do café na Martinica [...], já teve, em Fort-de-France, a devida consagração, enquanto que a memória de Palheta ainda espera a homenagem que indeclinavelmente lhe deve a nacionalidade.

Assim é narrada a viagem da Expedição:

> Deixando Belém em 1727 [maio] – conforme opinou o denodado Sargento-mor, chegando a Caiena, conheceu de perto a valiosa rubiácea, que já viçava havia alguns anos. Percebeu, logo, com aguda perspicácia, os magníficos proventos que adviriam para a Pátria e a Real Coroa do vegetal exótico, e procurou sem tardança obter mudas e bagas novas.

É de crer lhe custasse isso riscos e sacrifícios, pois entre os franceses se adotara o terrível monopólio holandês, a ponto de o Governador decretar que ninguém desse aos portugueses café capaz de reproduzir-se.

[87] Sargento-mor: posto que hoje corresponderia a Major.

Galanteria de uma dama francesa – A insciência ([88]) do modo exato por que foi conseguido na Guiana o café introduzido no Brasil, em maio de 1727, pelo audaz explorador, e bem assim a alta valia dessa façanha, contribuíram para tecer-se em torno do caso uma sorte de lenda – propalada pelo Bispo D. João do S. José, prelado Beneditino, depois de sua viagem e visita ao bispado do Grão-Pará em 1762 e 1763, escreveu na "*Viagem e visita do sertão em o bispado do Grão – Pará em 1762 e 1763*" e aceita por escritores subsequentes:

> Aqui vimos, pela primeira vez, a árvore do cacau, plantada pela natureza, de que estas linhas do Rio abundam nas vizinhanças de Gurupá, são assim das árvores do café, pois todas desta espécie têm sido plantadas, e primeiro vindas de Caiena, em tempo do Governador do Estado João da Maia, o que se deveu à generosidade de uma francesa, mulher do Governador, que, sabendo a proibição e estudo com que andavam os seus nacionais para que se não comunicasse a um português, de quem ignoramos o nome, e só sabemos ser Palheta, que ali se achava, indo este visitar seu marido, e saindo todos a passeio, ela generosamente lhe ofereceu, em presença do esposo uma mão cheia de sementes de café, praticando a galanteria de ser a mesma que lhas introduziu no bolso da casaca, obrigando-o de tal sorte que lhe não sobejaram as expressões com que mostrou agradecer muito à madame esta franqueza e bizarria; e logo em Belém se repartiram pelo Governador e homens de negócio, entre os quais não foi dos segundos Agostinho Domingos, natural do Arcebispado de Braga, junto às Caldas do Gerez, e casado em Belém, homem de muita honra, verdade e cabedais, cujo procedimento autoriza bem as suas cãs ([89]) na avançada idade de 80 anos, de quem recebemos imediatamente essa espécie, quando nos mostrou seus cafezais do Rio Guamá. (A TRIBUNA)

[88] Insciência: falta de saber.
[89] Cãs: cabelos brancos.

Damos sequência com o texto de Manuel de Mello Cardoso Barata:

> [...] não é verdadeira, nem verossímil, a versão, propalada pelo bispo D. Frei João do São José de Queiroz e repetida por outros escritores, de que as sementes de café trazidas por Francisco de Mello Palheta foram-lhe dadas pela mulher do Governador de Caiena Claude D'Orvilliers, a qual, por galanteria, metera no bolso da casaca [do colete, dizem outros] de Palheta uma mão-cheia delas, na presença do próprio Governador. Sabendo-se, porém, que esse mesmo Governador havia ordenado, por um bando ([90]), que pessoa alguma desse aos portugueses [Palheta e seus companheiros de viagem] "*café capaz de nascer*", não se pode crer que a própria mulher desse Governador transgredisse a ordem dada, e na sua presença, mesmo por galanteria, descabida e criminosa, no caso. Além disso, Palheta trouxe "*mil e tantas frutas e cinco plantas de café*", que naturalmente não poderiam ter caído em todos os seus bolsos, da casaca ou do colete. Pela petição dirigida por Palheta ao seu monarca, alegando serviços prestados, e solicitando concessão de favores, podemos verificar como ele próprio conta o caso do café, de modo que não se pode pôr em dúvida a veracidade da sua afirmativa. Nenhuma referência faz ele à aludida galanteria da senhora D'Orvilliers, o que parece não deveria ter tido ele motivo para calar, e antes para referir com louvor. Acham-se os meandros do problema, no entanto, positivamente iluminados por uma petição do próprio Palheta, inserta nos "*Annaes da Bibliotheca e Archivo*

[90] Bando: anúncio público.

Público do Pará" [Códice de Alvarás – Cartas Régias e Decisões – Reinado de D. João V. 1734], reproduzida no livro de Manuel de Mello Cardoso Barata, conforme se lê a seguir, e dirigida a D. João V:

> Sr. – Diz Francisco de Mello Palheta, Capitão-Tenente da Guarda Costa, que ele, Suplicante está atualmente ocupado no serviço de Vossa Majestade e somente com quarenta e oito militares de soldo; fazendo gastos excessivos e experimentando grandes perdas, como na viagem do descobrimento do Rio da Madeira, fez de gasto um conto, e duzentos mil réis; porque o mandou o Governador João da Maia Gama ao do descobrimento até as Índias de Espanha, como fez, até chegar à Cidade de S. Cruz, e nas grandes Cachoeiras teve três alagações em que perdeu tudo quanto levava, e depois foi mandado pelo nosso Governador a correr à Costa e à Vila de Caiena; fazendo também grandes gastos, sem que das viagens fizesse negociações algumas; e vendo o Suplicante que o Governador de Caiena deitava um bando à sua chegada que ninguém desse café aos Portugueses capaz de nascer, se informou o Suplicante do valor daquela droga, e vendo o que era fez diligências por trazer algumas sementes com algum dispêndio da sua Fazenda, zeloso dos aumentos das Reais rendas de V. Majestade; e não só trouxe mil e tantas frutas que entregou aos Oficiais do Senado [Vereadores da Câmara Municipal] para que as repartissem com os moradores, como também cinco plantas, de que já hoje há muito no Estado; e como o Suplicante se acha muito falto de servos, e tem mil e tantos pés de Café, e três mil pés de Cacau, e não tem quem lhos cultive, e se acha com cinco filhos, peço a vossa Majestade lhe faça mercê conceder por seu Alvará cem casais de escravos de Sertão do Rio Negro, ou outro qualquer, que se lhe oferecer, como também mandar se deem ao Suplicante cinquenta índios das Aldeias de Cahabe [por Cacté, hoje Bragança], Mortigure [por Murtigura, hoje Vila do Conde],

> Simouma [por Sumauma, hoje Beja], Bocus [por Bócas, hoje Oeiras], Caricuru [por Uricuru, hoje Melgaço], Mongabeiras [por Mangabeiras, hoje Ponta de Pedra], Camutá, Gorjones [por Guaianas, depois Lugar de Vilar, hoje extinto], para fazer os ditos resgates; e como o Suplicante está alcançado, e não tem com que comprar o necessário da Fazenda dos resgates, mandar se lhe dê tudo o necessário da Fazenda dos resgates para que depois o Suplicante inteire, e pague da mesma viagem o custo que fizer.
>
> E. R. Mcê. ([91])

Esta petição não foi assinada, nem datada, segundo era costume do tempo em que ainda não se tinha inventado o imposto do selo; mas, a julgar pela data da Ordem Régia, que é de 16.02.1734 [original, no Códice e Arquivo Público do Pará], junto à qual por cópia enviada, por cópia autêntica, ao Governador do Estado, para informar, deve ter sido escrita provavelmente em 1733. (BARATA)

No Encalço da Narração

Após concluir minha jornada pelo Rio Madeira, solicitei aos meus amigos que me ajudassem a encontrar a "*Narração da viagem do descobrimento que fez o Sargento-mor Francisco de Mello Palheta no Rio Madeira e suas vertentes...*". A mobilização foi impressionante e em seguida obtive a informação desejada. Vou reportar apenas as duas primeiras que chegaram, coincidentemente, no mesmo dia (01.04.2012).

A primeira de um amigo de longa data e um ícone da Engenharia Militar Brasileira, o General de Brigada Tibério Kimmel de Macedo, autor da obra "*Eles não viveram em vão*", que conta a epopeia do 5° Batalhão de Engenharia de Construção:

---

[91] E. R. Mcê.: Excelentíssimo e Reverendíssimo Mercê (Senhor).

> Abaixo, vai a mensagem que mandei para meu amigo Emanuel Pontes Pinto, historiador residente em Porto Velho. Espero que ele te possa ajudar. Neste texto que mando, abaixo, há uma referência à obra de Capistrano de Abreu. Quem sabe poderás encontrar, ainda, um exemplar da dita cuja. [...]

Em, em seguida (04.04.2012), o grande pioneiro comunicou que:

> Acabo de receber o livro "*Caiari*" que me mandou o Dr. Emanuel Pontes Pinto. O Anexo II traz o relato da Expedição do Palheta. [...]

A segunda foi a do Professor Doutor Dante Fonseca, da Universidade Federal de Rondônia, historiador e escritor renomado a quem tive a honra e o privilégio de conhecer e entrevistar em sua residência em Porto Velho, RO, antes de meu périplo pelo Madeira:

> ABREU, J. Capistrano. Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989. Você encontrará o anexo "*A Bandeira de Francisco de Mello Palheta ao Madeira*".

Graças ao empenho dos caros amigos compilei a Narração da Viagem de Palheta e publiquei na imprensa o artigo – "*Bandeira*" de Francisco de Mello Palheta. Alguns amigos pesquisadores, mais afeitos aos "*detalhes*", não gostaram do título afirmando que não havia sido uma "*Bandeira*" e sim uma "*Entrada*".

Informei, então, que baseara o título do artigo na minha fonte, o Anexo ao livro do grande historiador João Capistrano Honório de Abreu, que o denominara "*A Bandeira de Francisco de Mello Palheta ao Madeira e o Documento da Narração da Viagem*".

Embora geralmente se defina como "*Entradas*" as expedições oficiais, organizadas pelo governo da autoridade colonial e como "*Bandeiras*" as que tinham motivação particular, organizadas pelos colonos, sabe-se que algumas das supostas "*Bandeiras*" recebiam subsídios das autoridades coloniais com o objetivo de não acirrar os ânimos castelhanos, deixando, portanto esta definição bastante permeável.

A maior parte dos mais ilustres historiadores portugueses não se preocupam com este tipo de distinção generalizando as incursões pelos sertões brasileiros somente como "*Bandeiras*".

Contexto Histórico

Em 1714, o Governador da Capitania do Maranhão, João de Maia da Gama, foi informado pelo Padre Bartolomeu Rodrigues, da Missão de Tupinambarana, da existência de índios predadores e de europeus no Alto Madeira, embora não tivesse condições de confirmar se estes eram espanhóis ou portugueses, além disso, D. João V, Rei de Portugal, já manifestara o desejo de tomar posse de todo o Vale do Rio Madeira. Em 1715, os Torá e Mura declararam guerra aos colonos luso-brasileiros expulsando-os do Baixo Madeira. O Governador do Grão-Pará determinou ao Capitão João de Barro Guerra que os expulsasse da Foz do Rio Madeira. O Capitão João de Barro perseguiu os Torá, Rio Madeira acima fazendo-os recuar até a altura de Manicoré.

No período de 1718 a 1722, os Mura foram atacados pelas tropas de resgate comandadas pelo Capitão Diogo Pinto Gaia que conseguiu aprisionar mais de quarenta guerreiros conduzindo-os para Santa Maria de Belém do Grão-Pará (Belém).

O Governador João de Maia decidiu, então, organizar uma Bandeira ao Rio Madeira, que deveria percorrê-lo, desde a Foz até a nascente, confiando o Comando da Missão ao Sargento-mor Francisco de Mello Palheta.

A Bandeira era formada por 30 Soldados e 98 índios flecheiros embarcados em 7 canoas, e devia realizar o levantamento da fisiografia do Vale do Madeira, descobrir suas nascentes, contatar pacificamente os nativos e levantar as atividades econômicas e políticas dos colonos e religiosos lusos e espanhóis.

Em 1722, setenta e dois anos depois de Raposo Tavares, Mello Palheta sobe o Rio Madeira, enfrentando suas Cachoeiras, uma odisseia que foi relatada por um dos membros de sua Expedição, que permanece anônimo, e publicada, pela primeira vez, nos números 19 e 20, ano I, de 11.10.1884 e 24.11.1884, da Gazeta Literária, Rio de Janeiro, sob o título:

Narração da viagem do descobrimento que fez o Sargento-mor Francisco de Mello Palheta no Rio Madeira e suas vertentes, por ordem do Senhor João da Maia Gama, do Conselho de Sua Majestade, que Deus guarde seu Governador e Capitão-General do Estado do Maranhão, desde 11 de novembro de 1722 até 12 de setembro de 1723.

Em 11.11.1722, a Bandeira partiu de Santa Maria de Belém do Grão-Pará, chegando à Foz do Rio Madeira, no dia 02.02.1723, navegando Rio acima até o dia 19, aportando em Jumas onde iniciaram a construção de um Arraial onde edificaram uma Igreja dedicada a Santa Cruz do Irumá, quartel, armazém, casas e seis canoas menores capazes de realizar a travessia das Cachoeiras.

Gazeta Litteraria

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Assigna-se e vende-se na livraria de FARO & LINO, *rua do Ouvidor, n.° 74.*

TRIMESTRE: — Côrte 1$000. Provincias 1$200. Numero avulso 200 rs.

ANNO I. RIO DE JANEIRO, 11 DE OUTUBRO DE 1884. N.° 19.

GAZETA LITTERARIA

SUMMARIO. — Ignotus, *Os partidos politicos no Maranhão*, pg. 361. — *Os artistas da Exposição de 1884*, pg. 363. — *A Exposição de Bellas Artes*, pg. 366. — Beaurepaire Rohan (do Inst. Hist.), *Glossario brazileiro*, pg. 370. — *A bandeira de Francisco de Mello Palheta ao Madeira em 1722—23, segundo um dos seus companheiros*, pg. 372.

Imagem 08 – Gazeta Litterária, n° 19, 10.10.1884

Gazeta Litteraria

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Assigna-se e vende-se na livraria de FARO & LINO, *rua do Ouvidor, n.° 74.*

TRIMESTRE: — Côrte 1$000. Provincias 1$200. Numero avulso 200 rs.

ANNO I. RIO DE JANEIRO, 24 DE NOVEMBRO DE 1884. N.° 20.

GAZETA LITTERARIA

SUMMARIO. — Capistrano de Abreu (do Coll. Pedro II), *Programma de Historia do Brasil*, pg. 377. — Aluizio Azevedo, *Lição de mestre*, pg. 380. — *Os artistas da Exposição de 1884*, pg. 382. — *A bandeira de Francisco de Mello Palheta ao Madeira em 1722—23, segundo um dos seus companheiros*, pg. 387. — *Chronica*. pag. 391.

Imagem 09 – Gazeta Litteraria, n° 20, 24.11.1884

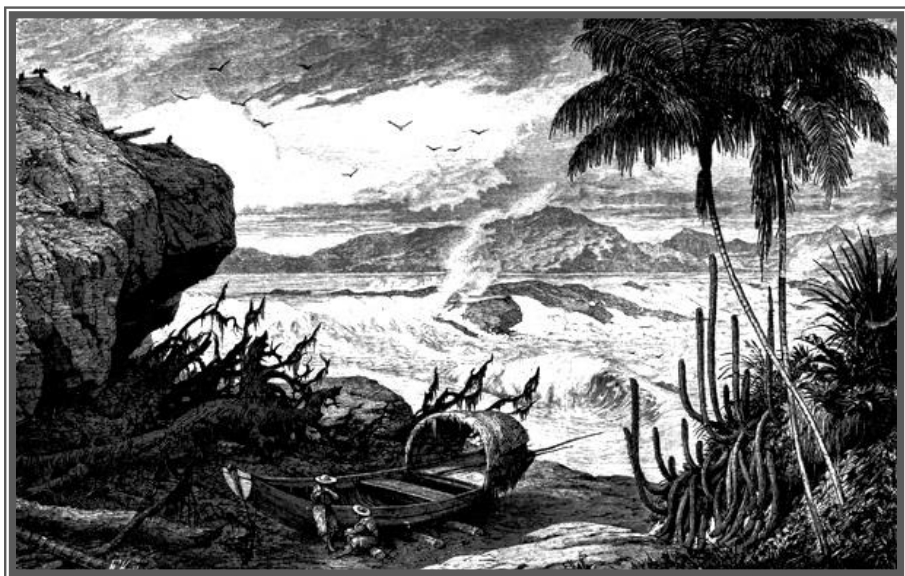



Imagem 10 – Salto Teotônio (Franz Keller)

Partiu a tropa da Cidade de Belém, Praça do Grão Pará, a 11 de novembro, em que veio o próprio General despedir-se do Sargento-mor e Cabo [Palheta], acompanhado da nobreza da terra; e já despedidos demos uma salva geral, e emproando as proas ao Norte que seguíamos Leste-Oeste, nos fomos despedir de Nossa Senhora do Monte Carmo, a quem nos encomendamos e a tomamos por estrela e nossa advogada, para com seu patrocínio vencermos este impossível e um descobrimento de todos tão desejado. A continuar nossa derrota se seguia a galera "*Santa Eufrozina*" e "*São Ignácio*", em que vai o Cabo, que esta é nossa capitânia; seguia-lhe a galeota do Padre Capelão com a invocação de "*Santa Rita e Almas*", e a esta, a canoa "*São José e Almas*", que serve de armazém em que vai o maior computo de Soldados; a esta se seguia a galeota "*Menino Deus*", em que vai o Sargento com mais a infantaria, e por último a galeota "*Santa Rosa*", em que vai o Capitão de infantaria da mesma tropa servindo de Almirante.

Fomos buscando o Rio Moju, e seguindo por ele a nossa jornada até o estreito do Igarapé-mirim, que desemboca no Rio dos Tocantins, onde está fundada a Vila de Cametá, em dois graus ao Sul; nessa dita Vila estivemos três dias, à espera da infantaria volante que dela nos acompanhou e levamos de guarnição; e daqui demos ordem a partir buscando o rumo que havemos de seguir pelo grande Rio das Amazonas, o qual é um dos maiores que no mundo se tem descoberto, que corre de Leste a Oeste; e o seguimos até embocarmos pelo famoso Rio da Madeira [ou Rio Venes, como é chamado Beni pelos espanhóis das Índias de Espanha no Reino do Peru], que nele agora descobrimos, e corre este de Sul a Norte, pelo qual fizemos entrada, a 2 de fevereiro de 1723, e gastamos dias de boa marcha 17 até aonde nos aposentamos ([92]) a fazer Arraial em uma tapera do gentio Iumas, sítio admirável em tudo, assim para a nossa segurança, como em o necessário no qual o Cabo se lhe pusesse por invocação Santa Cruz de Iriumar, onde fizemos Igreja, armazém, Corpo da Guarda e casas necessárias; aqui mandou o Cabo repartir a infantaria em duas esquadras, donde atualmente havia uma sentinela que guardava munições e fazenda real e de noite uma ronda para rondar a sentinela, canoas e todo o Arraial.

Depois de tudo acima disposto, ordenou o Cabo se fizesse seis galeotas para se poder nelas passar as Cachoeiras; o que fez pela informação que teve se não podia fazer entrada com as grandes com que nos achávamos pela terribilidade das pedras. Feitas as ditas galeotas, as preparamos de todo o necessário e de quantidade de cabos para as puxarmos pelas Cachoeiras; neste tempo se esperava já pelo socorro da Cidade ([93]), o qual chegou a 4 de junho, e

[92] Aposentamos: abrigamos.
[93] Cidade: Belém do Pará.

> havia muito tempo que os miseráveis Soldados, índios e inda o Cabo, depois das frutas do mato acabadas, comia unicamente carne de lagartos, camaleões e capivaras, por não haver outro mantimento, pois não tínhamos outra coisa a que tomássemos. (ABREU)

Permaneceram em Jumas aguardando os mantimentos solicitados a Belém do Pará, que chegaram, em 04.06.1723, juntamente com o Padre João de Sampaio. No dia 10 de junho, Palheta nomeou Lourenço de Mello Governador do Arraial de Jumas, distribuiu os 118 expedicionários em dez canoas e iniciou a subida do Rio Madeira.

> Com o dito socorro também veio Reverendo Padre Mestre João de Sampaio em sua galeota, e tanto que o Cabo se viu socorrido de nosso Excelentíssimo General, tratou logo de se pôr a caminho, o que o fez a 10 de junho do dito mês de junho com 10 canoas pequenas, que são as seis que se fizeram e quatro que tínhamos. Antes de embarcar, encarregou a Lourenço de Mello o Governo do Arraial encaminhando-lhe muita paz, união e conservação da gente que lhe deixava, assim Soldados como índios, deixando-lhe as disposições por escrito firmado do seu nome. (ABREU)

No dia 13 de junho, festa de Santo Antônio, foi celebrada a Missa pelo Capelão da frota na Ilha Nova próximo ao igarapé Carapanatuba.

> Fomos seguindo nossa viagem por aquele temerário e horrível Rio e o Padre Mestre João de Sampaio nos acompanhou um dia de viagem, donde se despediu de nós tornando para sua Missão, e nós fomos seguindo nossa derrota até a Ilha Nova da Praia de Santo Antônio, onde tivemos Missa no dia do dito Santo, razão por que assim o invocamos.

> Aqui mandou o Cabo tirar a soma da gente com que se submetia ao seguimento daquele Rio e de suas vertentes e achamos por conta 118 pessoas, 30 armas de fogo e 88 índios de flechar, e com este número de gente prosseguimos viagem. (ABREU)

No dia 20 de junho, a Expedição alcançou a Foz do Rio Jamari, no dia 22, chegam à primeira Cachoeira do Rio Madeira, a de Santo Antônio, denominada pelo narrador da Expedição como Maguari e, no dia 23, a Cachoeira de Iaguerites (atual Teotônio).

> Chegamos ao Rio Jamari com dez dias de viagem, e continuamos para cima; aos 22 do mês, chegamos à Cachoeira chamada Maguari ([94]) e, na passagem dela, se alagou Damaso Botelho em uma galeota, na qual perdeu o Cabo a sua capa, o que deu por bem empregado por ser em serviço de Sua Majestade que Deus guarde. Daqui fomos à Cachoeira dos Iaguerites ([95]), onde chegamos às vésperas de São João e nela vimos sem encarecimento ([96]) uma figura do inferno [...], pois nenhuma se iguala nem tem paridade a esta do Rio Madeira, na sua grandeza e despenhadeiros de pedras e rochedos tão altos que nos pareceu impossível a passagem, como na realidade, pois para passarmos foi necessário fazer-se caminho, cortando uma ponta de terra onde fizemos faxinas, sendo o Cabo o primeiro no trabalho a dar-nos exemplo. Fizemos uma boa grade de madeira por onde se puxaram as galeotas; no dito dia ainda se puxaram 4, suposto que com muita fadiga, e já acabamos tarde; e no outro dia, que foi o do nascimento de São João, se puxaram as mais e se carregaram outra vez com farinhas e munições, que as fomos comboiar mais de meia légua de caminho por terra.

---

[94] Maguari: Santo Antônio.
[95] Iaguerites: Teotônio.
[96] Encarecimento: exagero.

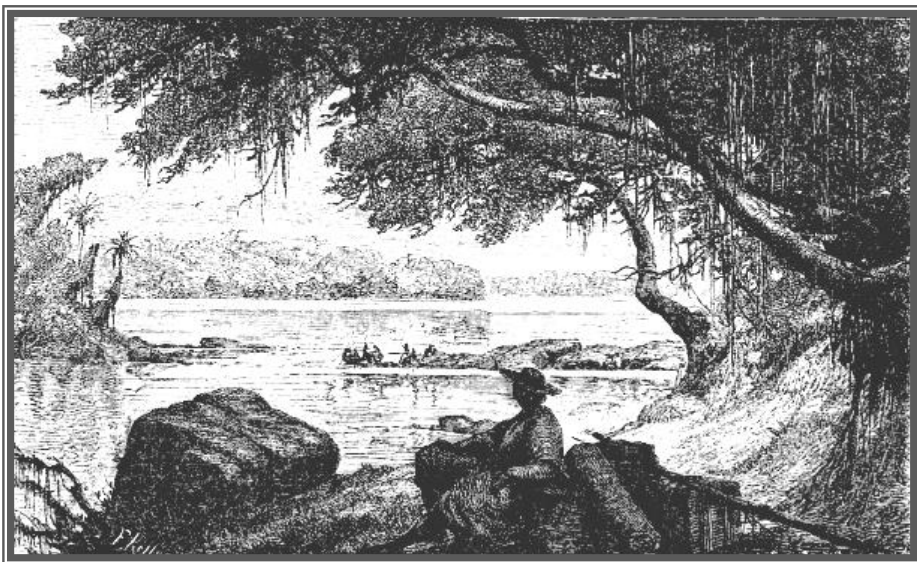



Imagem 11 – Caldeirão do Inferno (Franz Keller)

Daqui continuamos nossa jornada passando Cachoeiras umas atrás das outras e chegamos à quinta Cachoeira, a que chamam Mamiu ([97]), que gastamos três dias em passar nela as galeotas a corda, não havendo exceção de pessoa neste grande trabalho, e com tal perseguição de pragas de piuns, que cada mordedura é uma sangria, e ficamos em uma ponta aonde foi julgada que humanamente se não podia passar; e passamos as galeotas a outra banda do Rio para haver de melhor passar, e o Cabo mandou puxar a sua galeota por cima das lajes e as duas mais pequenas que servem de espia, e foi esperar pelas mais canoas à Ilha chamada das Capivaras, e pela tardança deram bem cuidado ao Cabo até 9 horas da noite, que nos ajuntamos.

Logo que amanheceu fomos seguindo nossa viagem à Cachoeira chamada Apama ([98]) véspera de São Pedro; e fazendo faxinas igualmente Soldados e

[97] Mamiu: Caldeirão do Inferno.
[98] Apama: Jirau.

índios, rompemos as matas terra a dentro dois quartos de légua, em que gastamos dois dias em fazer caminho e grade, rompendo a golpe de machado e alavancas grandes pedras e afastando outras aos nossos ombros com bem risco de vida.

Esta Cachoeira assinalada dos Apamas, é tão terrível e tão monstruosa e horrível, que aos mesmos naturais de Cachoeiras mete horror e faz desanimar, porque de contínuo está no mais violento curso de sua desatada corrente, o que não encareço por não ser suspeitoso, porém deixo à consideração e representação dos experientes, pois por muito que dissera não dizia nem ainda a terça parte do que é, o que se pode perguntar igualmente assim ao Cabo e Capitão como a todos os mais da Companhia.

Aqui demos ordem a puxar as galeotas, e se puxaram três a meio caminho, porque uma galeota botou o beque ([99]) fora cérceo ([100]), desfazendo a amura ([101]) e as conchas ([102]) que foi necessário por-se-lhes rodela, ao outro dia se puxaram as mais; e a 2 de julho, depois das galeotas consertadas e breadas ([103]) que se acabaram pelas 10 do dia, partimos e fomos seguindo a nossa jornada todo aquele dia, sem acharmos Porto capaz até às 8 da noite, porque este Rio em si está a cair toda a beirada continuamente e de tal sorte caem pedaços de terra, que deixa uma enseada feita, e fomos dormir a uma Ilha de pedras donde achamos boa ressaca para as galeotas se amarrarem seguras; e logo que amanheceu, seguimos viagem ao Porto dos Montes, onde disse o guia vira um caminho que descia ao Porto que era do Gentio, que habitava

---

[99] Beque: parte mais avançada da proa.
[100] Cérceo: rente.
[101] Amura: quadra da proa.
[102] Conchas: caçoleta do canhão.
[103] Breadas: revestidas de breu.

naquele lugar, mas não se viram trilhas nem caminhos, por estar já deserto; neste dito Porto, fomos visitados de uma praga de abelhas, assim a quantidade das grandes, como uma máquina das pequenas tão espessas como nuvens, buscando-nos olhos, e ouvidos e boca, e todos engoliram bastantes, porque se as enxotassem das rações ficaríamos destituídos de toda a limitação que temos de farinha, que é tão limitada a medida em que se dá, que apenas é para dois bocados de boca, e fechada cabe em uma mão toda; logo também o que vamos comendo, são camaleões e uns animais a que chamam capivaras, e alguns, por se não atrever a estas poucas carnes, comem só os ovos dos ditos lagartos. Peixe de nenhuma casta nem sorte se acha, que das pobres espingardas é que vamos passando a remediar a vida.

O Cabo que nos rege não dorme nem sossega antevendo o futuro e por isso é tão previsto e assim vamos com muita regra com a farinha; e tornando à nossa derrota, fomos caminhando até a noite que aportamos na beirada de uma Cachoeira ([104]) e determinamos passá-la no seguinte dia. Neste lugar, deu parte o Principal Joseph Aranha ao Cabo haver visto uma mui grande aboiada ([105]), que afirmam todos os que a viram teria de comprimento pouco menos de 40 passos ([106]) e de grossura julgaram ter 15 a 17 pés ([107]). Grandes monstruosidades de animais semelhantes têm este Rio, porque com esta são duas que se tem visto nesta viagem, e outras maiores imundices se podem ver nele, porque não há dúvida que estas veemências de pedras [nas concavidades que têm] muito mais podem criar.

---

[104] Cachoeira: Três Irmãos.
[105] Aboiada: Sucuri – Eunectes murinus.
[106] 40 passos: 59,2 m.
[107] 15 a 17 pés: 4,57 a 5,18 m.

E assim que amanheceu, fomos seguindo nossa jornada até ser hora de parar e tomamos Porto pelas 11 do dia. Aos 7 do mês de julho, indo gente a descobrir campo, viram trilha nova de gentio e lugares frescos, o que logo deram a saber ao Cabo que, no mesmo instante, mandou gente bastante para ter encontro a qualquer invasão, ordenando ao Soldado Vicente Bicudo os seguisse e os mandasse praticar para que viesse o Principal à sua presença, declarando-lhe os não mandava fazer mortes ou amarrações nem outro gênero de agravo. Haveria espaço de duas horas que tinha partido o dito Soldado, quando chegaram as mais galeotas da conserva, que de retaguarda vinham, mandou logo o Cabo ao ajudante Manuel Freire com grosso poder, fazendo-lhe a mesma advertência e que declarasse logo pazes com o dito gentio pelos meios mais suaves de dádivas.

Partiu o ajudante a incorporar-se com o Soldado Bicudo e, por ser já tarde, dormiram no mato e depois que o dito ajudante partiu, ordenou mais o Cabo a Damaso Botelho engenhasse uma picada em forma de trincheira, o que logo se fez com três guaritas ([108]), em que ficamos seguros como já para ter encontro ao inimigo.

Assim que amanheceu, foi um Soldado com dois índios nossos [de licença do Cabo] a buscar a vida, quando nas mesmas horas voltou a dar parte tinha ouvido rumor de gentio e chorar de criança, o que ouvido pelo nosso Cabo mandou logo ao Capitão fosse mandar praticar ao dito gentio, mas estes, como nunca tinha visto brancos, se puseram de fugida debaixo de suas armas, e despedido o Capitão para a diligência, mandou o nosso Cabo guarnecer as guaritas, e os poucos índios com que nos achávamos

[108] Guaritas: pequeno abrigo onde se recolhem as sentinelas.

a desfilada pela coartina [troço do reparo situado entre dois baluartes], já para ter mão ao que pudesse suceder, mas tudo se acabou com a chegada do Capitão, apresentando por presa a um velho que no pé esquerdo não tinha dedos, três índias e três crianças.

Chegou logo o ajudante com um lote de gente onde vinha o Principal, índio moço e mui arrogante, e é certo que chegou com mui pouca vontade porque dizem se atracara com um índio nosso, mas que, vendo o nosso poder, aplacara da fúria, e assim solto o trouxeram à presença do nosso Cabo.

Acompanhavam a este dito Principal dois mocetões, seus filhos, de pouco mais que 15 a 12 anos e duas índias, mães dos ditos e mulheres do Principal, com mais um rapaz e uma rapariga e todos faziam cômputo de treze cabeças.

Fez o Cabo o possível por uma língua para os mandar praticar, mas não se achou quem os entendesse, porque falando a nossa língua, batiam com as mãos nos ouvidos, mostrando ter sentimento de não ouvir a nossa prática, mas com grandiosos mimos e dádivas ficaram mui contentes e satisfeitos no que mostravam.

Aqui Nossa Senhora do Carmo, que não falta a seus devotos, "*espiritou*" a língua em falar-lhes em língua de outro gentio seus Conhamenas, logo respondeu o Principal gentio com um agrado ao que lhe propunha a nossa língua por cuja gíria foi continuando a prática, e sobre e por razão da paz firme e valiosa que com eles pretendíamos fazer, e na mudança de vida para virem ao grêmio da Igreja, avassalando-se como os mais gentios fizeram, a que respondeu estava contente e certo nas cláusulas e firmeza da paz, e dizendo ao Cabo que o esperasse que o queria vir visitar da sua Província e trazer-lhe algumas

coisas em reconhecimento do bom trato e mimos que lhe havia dado, se queria recolher; ao que o Cabo respondeu mandando-lhe dizer que tudo agradecia e que se fosse em paz, que sua vontade era seguir para cima o Rio, fazendo pazes e descobrimento, que não vinha fazer escravos, senão amigável paz com todos; e aqueles que lhe quiseram impedir sua jornada tomando armas para ele, que a este sim lhe declararia guerra.

Foi o Principal gentio em paz para a sua Província, o qual na estatura e presença muito bem parecido e os enfeites que trazia era uma coleira de miúdas contas de fruta do mato, muito negras, e o cabelo atado atrás em molho e nele um penacho, e por diante trazia o cabelo cortado, de orelha a orelha, os beiços tintos de vermelho de uma casca de pau que mordia; as índias cobriam, o que a natureza ocultar ensina, com uma franja de fio tecido, e cingiam no cinto uma enfiada de contas das ditas frutas do mato; era para ver como festejavam os nossos avelórios ([109]): é este gentio muito pobre; as suas redes são de casca de pau aqui chamados embira. Despedidos eles, ficamos de aposento até ao outro dia ao amanhecer, que fomos seguindo a viagem, e sendo por horas de vésperas chegamos a paragem em que o Rio estava tapado com uma grande Cachoeira ([110]) e andamos buscando canal com excessivo trabalho. (ABREU)

No dia 1° de agosto, prosseguem subindo o Rio Mamoré, passam pela Foz do Rio Guaporé ([111]) e no dia 08 chegam à Povoação espanhola de Santa Cruz de Cajuava, onde foram recebidos e hospedados pelo Padre Miguel Sanches de Aquino, Superior da Missão.

---

[109] Avelórios: peça de roupa com vários pingentes colocados na gola e na manga da camiseta ou na barra da calça.

[110] Cachoeira: Ribeirão.

[111] Guaporé: Itenes.

Nos dias 09 e 10, reuniram-se com os Padres Superiores das Províncias de Moxos e Chiquitos, João Batista de Bosson, Missionário de Santa Ana, Gaspar dos Prados, Missionário de São Miguel e Nicolau de Vargas, Missionário de São Pedro. Palheta informou-lhes estar a serviço Rei Dom João V de Portugal e do Capitão-General Maia da Gama, Governador do Maranhão, e recomendou-lhes que limitassem suas ações às margens esquerdas dos Rios Guaporé e Mamoré, não ultrapassassem suas respectivas Fozes e nem recrutassem indígenas dessas margens Rio abaixo por pertencerem a Portugal, desde 1639.

> Começamos a passar a 9 de julho e a 12 do dito é que saímos dela, e logo avistamos o apartamento ([112]) do Rio ([113]) que vai ao Sul, para onde seguíamos a nossa jornada, deixando o famoso Rio da Madeira a Oeste, entramos pelo dito a que os espanhóis chamam Mamuré ([114]), e neste mesmo dia passamos dele a primeira Cachoeira ([115]).
>
> Sendo pela manhã do dia seguinte depois de Missa partimos a passar a dita temeridade da Cachoeira, e posta a galeota do Cabo para ser a primeira na passagem, não foi possível, porque assim que fomos puxando por ela, para subir um degrau, que só teria seis palmos de altura, por ser muito direita a queda que fazia a água com a velocidade que despenha ([116]) a fúria da correnteza, logo sem mais tempo nem dar tempo se foi a pique largando toda a pobreza que levava dentro em si, sem dar tempo a que lhe pudéssemos acudir, porque inda que fossem as

---

[112] Apartamento: desvio.
[113] Rio: Beni.
[114] Mamuré: Mamoré.
[115] Primeira Cachoeira: Lajes.
[116] Despenha: precipita-se.

amarras do mais fino linho não poderiam ter mão a estas grandiosas correntes.

Ficou o nosso Cabo nesta alagação destituído de tudo, que uma viagem com dois naufrágios é grande perdição, e sem poder neste sertão remediar-se do preciso; aqui ia morrendo um Soldado afogado se lhe não acudissem; vendo o Principal José Aranha que a primeira se afundava nem por isso deixou de se submeter ao perigo, e querendo passar a sua, lhe disse o Cabo repetidas vezes: quantos hoje hão de ficar órfãos; e indo-se já puxando por duas grossas cordas, tornou a repetir o Cabo aos índios que na galeota iam, que tirassem as camisas para as não perderem; não tinha bem acabado de dizer, quando logo se foi a galeota a pique arrebentando as duas cordas, e por grande diligência do Cabo, a tiramos do fundo do Mar, que já estava cativa das temerárias pedras e soberbas ondas que faz, levantando outra vez ao alto a correnteza que vai de riba.

Aqui obrou Nossa Senhora do Carmo um grande milagre, porque um índio nosso chamado Martinho, por enfermo dos olhos estava em uma rede debaixo dos paióis da canoa e escapou sem moléstia quando a canoa se subverteu, de sorte que o susto bastava para molestar.

Estivemos dois dias consertando as duas galeotas e no 3º dia fomos seguindo viagem, sempre levando por proa aquela máquina de pedras e com o trabalho de ir puxando as nossas galeotas até o Porto do gentio chamado Cavaripuna, e como os espias deram com um caminho seguido de gentio, mandou o Cabo uma escolta boa procurando ao Principal daquela nação, e se recolheu a dita escolta com seis pessoas, a saber, um índio de meia idade com dois filhos maiores, duas crianças e a índia mãe desta família.

E vindo estes tais à presença do Cabo, lhes mandou perguntar se entre eles vinha algum Principal, ao que respondeu o índio pai da família que não, e que temido dos brancos de cativá-los, viviam separados, cada um por seu Norte distinguidos e de sua nação, solitário ele vivia naquelas brenhas, mas que sabia que o Principal Capeju, que da outra banda do Rio vivia, desejava muito de ter fala de brancos para se comerciar.

Ouvido pelo Cabo e certificado de seu dizer, lhe perguntou que dias se gastaria a chamar o dito Principal Capeju; disse que quatro dias e que ele mesmo o iria chamar e que esperássemos depois de passada a última Cachoeira ([117]), e que por firmeza de sua palavra deixaria na nossa companhia sua mulher e filhos; despediu o Cabo ao índio [com dois índios mais nossos que lhe falavam a gíria] com bastantes mimos, de ferramentas, facas e avelório aos 18 de julho.

Logo que amanheceu o seguinte dia, nos fomos aposentar na espera do gentio, onde estivemos dez dias e como não vieram, prosseguimos nossa derrota até as Bocas dos Rios de água branca e de água preta, onde chegamos no 1° de agosto.

Este caudaloso Rio d'água preta se aparta do Rio Branco, correndo na Boca a Sueste Quarta de Sul, a cujo Rio chamam os espanhóis Itenis ([118]), e o dito Rio Branco parte a Sudoeste quarta de Oeste, na entrada a que também os espanhóis chamam Mamuré. Entre estes dois Rios nos aposentamos em uma longa Praia de areia e daqui seguimos o Rio Branco por nos parecer mais pequeno [como é] e este declarar sinais de habitado, porque não há

[117] Última Cachoeira: Guajará-mirim.
[118] Itenis: Guaporé.

estalagem de gente que nele cursa que não tenha cruz. Doutrina seguida em aquela Povoação já seguimos [com estes vestígios] a nossa fatal viagem com a esperança de aproveitar com fruto tanto trabalho e perigos de vida.

E sendo a 6 de agosto, a sentinela que fazia o quarto da lua falou a uma canoa que vinha Rio abaixo com dez índios espanhóis, foi o Cabo em pessoa na sua galeota tomar-lhes o encontro e falar com eles, e trazendo-os para a Praia d'onde estávamos se informou o nosso Cabo cabalmente e tomamos um guia para nos levar seguros ao Porto da grande Povoação de Santa Cruz de Cajuava e, no seguinte dia, por horas de vésperas, encontramos cinco canoas que iam deste Rio Mamuré para o de Itenis e, assim que nos avistaram, levantaram uma cruz por bandeira e perguntando-nos se éramos cristãos, lhes respondemos que sim e portugueses, a que, sorrindo-se e benzendo-se todos a um tempo: cristãos portugueses? Nós o somos de S. Pedro e, falando com o Cabo, tomamos terra, onde jantamos.

Estiveram conosco este gentio pouco mais de uma hora, e neste limitado prazo tiveram eles e tivemos nós um grande contentamento, de sorte que apagaram-se todos os trabalhos de antes; despediram-se para baixo e nós prosseguimos; e já daqui se não veem matos senão tudo campos gerais assim de uma como de outra parte do Rio e pela terra a dentro.

Pelas 16h00, ouvimos zurros de gado vacum, e ordenou o Cabo fosse o Sargento Damaso Botelho a dar a entrada e lhe recomendou a força da diligência e manifestação ao Regedor ([119]).

---

[119] Regedor: antiga autoridade administrativa de uma freguesia.

Daqui, dizia o guia não chegaremos à Povoação senão amanhã, e como logo ouvido isto, mandou o Cabo se marchasse toda a noite, e se não parasse senão juntos da dita Povoação, aonde esperaria pelo Ajudante, que enviou adiante com a embaixada de sua vinda, o qual chegado pelas 07h00, o levaram pela Povoação dentro os índios, dela com tal amor e cortesia que fazia admirar e, chegando à Praça, falou aos Padres que estavam naquele Colégio, os quais o receberam com repiques de sinos e grande alvoroço daquele povo, mostrando com instrumentos de órgão, cravo e músicas e com clarins e charamelas ([120]) o como nos festejavam alegres.

A saudação que os ditos Padres fizeram ao Ajudante foi beijando-lhe a mão com o nome da Santíssima Trindade, Padre, Filho e Espírito Santo, e o levou para dentro donde estavam mais dois religiosos, dos quais foi abraçado e o levaram para dentro porque se não entendiam nem se podia ouvir a fala de uma pessoa a outra pelo grande rumor da muita gente que a rodeava.

Chegado com os ditos Padres o Ajudante ao sobrado, onde em uma Capelinha estava uma imagem do Senhor Crucificado em um grave ([121]) nicho, que de uma e outra parte tinha janelas rasgadas que caíam sobre o jardim: aqui ajoelhou o Ajudante com uma devida reverência, dando graças a Deus de haver chegado à terra de cristandade com tão bom sucesso depois de tantos trabalhos.

Acabada a oração, lhe ofereceram os Padres assento e, pondo-se em silêncio, interrompeu o nosso entrevistado dizendo:

---

[120] Charamelas: instrumento musical de sopro, feito de madeira, com palheta dupla ou simples.

[121] Grave: digno.

> Reverendíssimos Padres, nós somos vassalos do Senhor Rei Dom João V de Portugal que Deus o guarde e por notícias e sinais que se viu neste Rio de muitas cruzes se resolveu o Senhor João de Maia da Gama, nosso Excelentíssimo Governador e Capitão General, a mandar dez galeotas armadas em guerra com infantaria e carabineiros a fazer descobrimento, e trazemos um Sargento-mor por Cabo da tropa, o qual me envia a dizer a Vossas Reverendíssimas que se não alterem, nem a gente deste povo, pois que vem com todo o sossego, paz e quietação até chegar aqui, e por razão de Estado me enviou a dar parte a Vossas Reverendíssimas e ao Regedor deste povo, para que assim se não assustem com a sua entrada.

Respondeu o Padre Miguel Sanches de Aquino que já havia muitos anos esperavam a vinda dos senhores portugueses a aquelas índias, e perguntando que gente trazíamos, lhe deu por conta o nosso Ajudante que 118 pessoas; perguntou se era o Cabo Cavaleiro e lhe foi respondido com a verdade de que era dos Principais da terra na Capitania do Pará.

Perguntou mais se trazíamos Missionário e de que religião, foi-lhe dito que só um clérigo levávamos por Capelão; perguntou mais pelos nomes, o que tudo se lhe disse, principalmente do Cabo, Capitão, Capelão e Ajudante.

Então disse o Padre Miguel Sanches de Aquino que mandava ao Padre Irmão Oliberlo Nogua com Sua Mercê a receber o Cabo, e que estimava muito a sua boa vinda a aquela Povoação e que não só lhe mandava beijar os pés, mas oferecer-se para lhe obedecer em tudo, e que entrassem na hora de Deus, que tudo estava sossegado e nem a cortesia dos honrados e valorosos portugueses podia em nada alterar os corações e que o seu estava aberto para nele e nos braços o receber com grande gosto; que só tinha o pesar de ser esta vinda em ano tão estéril pela

inundação do passado; tornaram a abraçar todos ao nosso Ajudante com demonstrações de muito contentamento e debaixo de um chapéu de Sol a uso da terra, o qual é feito de penas de avestruz, acompanhado do Padre Irmão, se foram buscando o Porto do desembarque, em busca do Cabo, que o estava esperando da outra parte do Rio.

Embarcou-se o Ajudante e juntamente o Padre Irmão e Capitães e Alcaides e, se a galera pudera com mais gente, muitos mais iriam nela a receber o Cabo porém, nas que se achavam no Porto, também se embarcaram para acompanhar ao Ajudante e, dando este a senha com um tiro, respondeu a tropa junta com uma descarga ao recebimento do Padre Irmão e, ao salvarem-se com o Cabo, outra; e ultimamente, a 3 vivas dos Reis, 3 cargas, abalando-se as galeotas da tropa com o mesmo concerto e desfilada ([122]), os mais fomos aportar à Povoação, e já no Porto estariam 2.000 pessoas à nossa espera, para nos cortejarem e, assim com este acompanhamento, entramos pela Povoação, e chegando o nosso Cabo àquela grande Praça do Colégio, vieram os mais Padres a recebê-lo; estavam as 3 portas da Igreja todas abertas e os sinos se desfaziam com repiques, charamelas, clarins, órgãos e todos os mais instrumentos e música, que fazia uma grande entoação.

O Altar-mor da Igreja estava ornado e com seis velas de libra acesas, e fazendo oração o nosso Cabo e os mais da sua guarda em ação de graças, entoamos a salva de Nossa Senhora com a sua ladainha e tivemos Missa logo, donde ao levantar a Deus entoamos o "*Tantum Ergo*" ([123]) e no fim dela o "*Bendito*".

---

[122] Desfilada: seguindo ao nosso Cabo.

[123] Tantum Ergo: palavras iniciais dos dois últimos versos do "*Pange Língua*", um Hino Latino Medieval escrito por São Tomás de Aquino.

O que tudo acabado, vieram os Padres e levaram ao nosso Cabo em braços para uma grande casa, que parece é quarto feito naquele Colégio para hospedar pessoas grandes, onde estava ornado um grande e famoso bufete ([124]) cheio de flores e outras delícias daquelas índias, e a um e outro lado da grande casa tamboretes, catre e rede, à usança da terra, armário com o necessário, e se puseram os Padres a praticar com o nosso Cabo no que a cada um tocava e, sendo horas de jantar, se pôs à mesa onde jantou o nosso Cabo e o Padre Capelão, e os guisados que lhe puseram passaram de trinta iguarias e não vinha vianda alguma que não viesse coberta de flores, e, assim que o nosso Cabo se pôs à mesa, começaram dois índios a tocar harpa e rabeca que certamente enlevavam; os índios é que serviram a mesa sem haver descuido algum nem falta do necessário e com boa compostura e limpeza.

Acabado o Cabo de jantar, se jantou na própria mesa que, acabado de comer a infantaria, vieram os Padres pedir mil perdões ao nosso Cabo do pouco com que se achavam para receber a sua pessoa e tiveram meia hora de conversa os Padres com o nosso Cabo, e se foram recolher até que às 2 horas que tornaram a vir.

A cortesia e o modo e afagos que nos fizeram foi mais de muito e naquelas mesmas horas que nós chegamos se avisaram todas aquelas povoações por terra a cavalo e assim.

Logo a outro dia, pelas 9 horas, chegou o Padre João Baptista de Bosson, sobrinho do Duque de Banhos, o qual é Missionário da Povoação de Santa Ana, veio a cavalo e o acompanhavam seis cavaleiros índios; o modo e o carinho desta grande pessoa foi a maior

[124] Bufete: buffet, bufê.

coisa que vi; logo no outro dia, chegou mais o Padre Gaspar dos Prados; este Padre veio em canoa, da Missão de São Miguel de Moxoquinos; neste mesmo dia, chegou mais o Padre Nicolau de Vargas, da Povoação de São Pedro dos Moxos, e se mais dias estivéramos mais Padres creio chegariam, que a todos os grandes desejos de ver portugueses os fazia vir tão prontos e prestes, e finalmente disse o Padre Nicolau de Vargas que, se nos não topasse ali, havia ir Rio abaixo só para nos ver e falar; mas este o que devia ao sangue português é que o fazia ter este grande desejo.

No dia de São Lourenço, 10 de agosto, rezou o nosso Capelão a Missa da terça neste Santo Colégio de Santa Cruz de Cajuvava, cuja Povoação está situada em 14°30′ ao Sul e a Cidade de Santa Cruz de La Sierra em 17°.

O Governador desta grande Cidade se chama Dom Luiz Alvares Gatto, e o Bispo se chama Dom Leonardo de Valdima Arcaya; este Bispo de três em três anos visita todos os povos que estão situados nos Rios que declara o Mapa incluso deste seu bispado.

Da Cidade de Santa Cruz de La Sierra se seguem estradas ao Reino do Peru, Porto de Mar, cuja Cidade tem Vice-Rei, a quem chamam Dom Thomaz de Espego, tem Arcebispo e Bispo; está logo a grande Cidade de Lima e a Cidade Joam, Cavélica Episcopal, esta outra Cidade chamada Guamanga; também Episcopal, e outra que lhe chamam Cuzco, Corte antiga das Índias, mais a Cidade de La Paz, Episcopal; cuja verdadeira notícia nos deu o Padre Mestre João Baptista de Bosson.

E além do que tenho escrito, me deu a saber o Rio Sará, que fica Leste-Oeste com a Cidade de Lima, e

que a água daquele Rio é tão grossa que coalha e faz formar tijolos e que em formas as deixam congelar da sorte que querem, e que tomava a cor parda, muito forte para limpar ferro e muito leve no peso.

E perguntando-lhe se seria esta a que cá lhe chamamos pedra pomes, me disse que a pedra pomes era uma serraria ou montes que todos os anos arde e arrebenta com a força do incêndio, o qual se achava em um Lago donde acaba o Rio Nagu, donde com a cheia vinham pelo Rio abaixo, mas que esta pedra que da dita água se congela servia para edifícios e portais; também me disse que, pelo grande Rio de Xiriguanas, há víboras, que engolem uma besta inteira e que o gentio dele lhe fazem guerra com tropas de cavalos; também me afirmou que o ano de 1722, com uma inundação, se fora a pique uma Ilha chamada Chamayca com 200 navios que estavam ao redor dela ancorados e que esta tal Ilha era povoada da nação inglesa.

Os canaviais em Santa Cruz de La Sierra, que nestas povoações duram 60 anos, e até aqui onde chegamos duram 20 e 30 anos, cujas canas são todas unas no comprimento e grossura, e a calda mui forte que tudo é açúcar, como o experimentamos por ver, estas terras dão açafrão, que é o contrato destes índios, cera branca, panos acolchoados e bordados que fazem, e há índios que têm 100 bestas suas e mui bem ensinadas para vaquejar 3 e 4 mil cabeças de gado que cada um tem e há outros índios que têm muito mais.

Estes índios de natureza são mui curiosos, muitos tocam harpa, órgão, rabecas e cantam Missa, são músicos de coro, e vários sabem ler, e são pintores e com boas ações e melhor sombra, o óleo com que pintam é leite de vacas, são bordadores eminentíssimos, que nos surpreenderam admirados ver três

casulas ([125]), uma capa de asperge ([126]), dalmáticas ([127]), estolas ([128]) e manípulas ([129]), bolsas ([130]), palas ([131]), véu ([132]), frontais ([133]), panos de púlpito, tudo bordado com as mais galhardas flores e ramos, tudo em sua ordem e tão bem matizado que não é possível encarecer.

---

[125] Casula ou Planeta: vestimenta característica daqueles que celebram a Santa Missa. [...] o nome casula deriva da forma típica da vestimenta, que originalmente circundava todo o corpo do Ministro sagrado que a portava.

[126] Capa de Asperge: capa usada principalmente durante a bênção do Santíssimo, conhecida como capa pluvial.

[127] Dalmática: túnica originária da Dalmácia. É usada pelo diácono nas Missas solenes. O subdiácono usa, nas Missas solenes, a "*tunicela*", bastante parecida com a dalmática, mas que deve ser um pouco mais curta e menos adornada que esta.

[128] Estola: é o elemento distintivo de um Ministro ordenado e é sempre usada na celebração dos sacramentos e sacramentais. É uma faixa de tecido, em geral bordado, cuja cor varia de acordo com o tempo litúrgico ou o dia santo.

[129] Manípulo: um paramento litúrgico usado nas celebrações da Santa Missa segundo a forma extraordinária do Rito Romano; caiu em desuso nos anos da reforma litúrgica, embora não tenha sido abolido. É semelhante à estola, mas de menor comprimento, inferior a um metro, e é fixado por meio de presilhas ou fitas como as da casula. Durante a Santa Missa em sua forma extraordinária, o celebrante, o diácono e subdiácono o portam sobre o antebraço esquerdo. É possível que este paramento derive de um lenço [mappula] utilizado pelos romanos amarrado ao braço esquerdo. Uma vez que era utilizado para enxugar as lágrimas e o suor da face, escritores eclesiásticos medievais atribuíram ao manípulo um simbolismo associado às fadigas do sacerdócio.

[130] Bolsa Viático: usada pelos Ministros ou pessoas que levam a hóstia consagrada aos enfermos ou pessoas que não têm condições de irem à Igreja. Dentro da bolsa tem um estojo chamado "*Teça*" onde são colocadas estas Hóstias.

[131] Pala: pequeno retângulo de pano de linho com que se pode cobrir o cálice, pode-se usá-lo nas cores do tempo litúrgico ou o dia santo.

[132] Véu Umeral: véu que recai sobre os ombros, com o qual o sacerdote utiliza junto com a capa nos momentos de adoração e bênção do Santíssimo.

[133] Frontal Litúrgico: peça de pano que pende na parte dianteira do altar e vai até o chão. (christusvinchit.blogs.sapo.pt)

Também vimos um tapete muito grande que estendido do Altar-mor, chegava aos degraus abaixo confronteiro às portas da sacristia, com tão admiráveis lavores que enlevavam os olhos.

Do Altar-mor para cima, obra deles, uma estante dourada, um missal com chapadura de prata todo aberto ao buril por matiz e capa de veludo carmesim, um cálice dourado, uma patena ([134]) e as galhetas ([135]) que teriam um coito ([136]) de altura, uma salva ([137]) que serve de prato deles e todas estas três peças de prata dourada, a sacra e o Evangelho de São João com molduras douradas, seis castiçais de prata de boa altura, logo o trono ou camarim ([138]) dourado por dentro com uma invenção para encerrar, casa boa [?], o retábulo ([139]) obra miúda, mas inda não estava dourado.

O Governo deste povo é na forma seguinte: tem dois Regedores e estes dois Capitães e os Capitães têm dois Alcaides e, quando quer um daqueles índios colher as suas sementeiras ou plantar as suas roças, vai à casa do Regedor dizer-lhe que tem este ou aquele trabalho que fazer, este manda ao Capitão lhe dê gente e o Alcaide os vai avisar aquilo que é necessário para fazer aquele trabalho e lhe assinam ([140]) dia certo, no qual não faltam à porta do lavrador, e acabado o trabalho, se paga a todos os que ajudaram e assim observam geralmente, por isso todos têm e são ricos: os Padres que ali

---

[134] Patena: pratinho de metal em que se coloca a hóstia na Missa.
[135] Galhetas: pequeno vaso que contém o vinho ou a água, para o serviço de Missa.
[136] Coito: unidade de medida antiga equivalente a um côvado = 66 cm.
[137] Salva: bandeja.
[138] Camarim: nicho, por cima do altar-mor, onde se arma o trono para exposição do Santíssimo Sacramento.
[139] Retábulo: obra de arte de pedra ou madeira esculpida, de encontro ao altar.
[140] Assinam: firmam.

assistem são como vigários deste povo, e lhes pagam os moradores, fora as primícias das novidades, e eles não fazem mais que administrar-lhes os Sacramentos. Em tudo o que é necessário para a Igreja concorre o povo, uns com dinheiro, outros com tapetes, gados, cera branca, arroz, milho, fio, panos e tudo remetem por carregação à Cidade de Santa Cruz de La Sierra, aonde tudo se lhes vende e lhes vem o necessário.

Esta Povoação tem Quatro sinos grandes e dois pequenos, fora garridas ([141]) e rodas de campainhas, e são estes índios tributários a seu Rei.

Depois das três badaladas da madrugada, se ajuntam todos à porta da Igreja para ouvirem Missa, onde rezam o Rosário de Nossa Senhora com tal devoção que, nomeando o nome de Jesus, dão juntos um ai, batendo no peito; ao levantar da hóstia, tocam órgão e cantam o "*Te Deum Laudamus*" e no fim da Missa tocam charamelas e com baixões entoam o "*Bendito*"; e acabado cada um vai para o seu trabalho.

Ao meio-dia, nas badaladas, rezam de joelhos; de manhã, dizem: "*Santos dias dê Deus a Vossa Mercê*"; à tarde, dizem: "*Santas tardes lhe dê Deus*".

Pelas 4 da tarde, se ajuntam todos, assim homens como mulheres, rapazes, raparigas e meninos, ao redor da Cruz que está na Praça, a rezar o Rosário de Nossa Senhora em voz alta, e tanto que o Padre vê terem acabado os mistérios decorosos, antes dos gloriosos, se chega e ajoelha com o povo juntamente e oferece; no fim rezam o Ato da contrição e ali mesmo rezam as trindades; vi neste povo todo o gênero de ofícios. (ABREU)

[141] Garridas: sinetas.

No dia 11 de agosto, a Expedição inicia a descida do Rio Mamoré até a Foz do Rio Guaporé, subindo este durante 6 dias até a aldeia dos índios Itenes, da Missão de S. Miguel, onde Palheta faz as mesmas recomendações transmitidas aos Padres em Santa Cruz.

> Sendo aos 11 do mês de agosto, nos despedimos, porque o nosso Cabo disse aos Padres que lhe não permita mais o seu regimento que três dias ele hospede, bem contra a vontade dos religiosos, que seus desejos mostravam que estivéssemos mais alguns dias com eles; antes desta despedida, havia ordenado o nosso Cabo que todos geralmente se confessassem, pois tornávamos a vir passar as terribilidades e riscos de vida nas Cachoeiras o que todos assim fizeram.
>
> Pelas 3 horas da tarde, nos ajuntamos todos na Igreja por ordem do Cabo para, depois de orarmos, beijarmos o Santo Lenho e alcançarmos a Bênção Papal, que aqueles Padres, com grandes indulgências, concedem por privilégio particular, o que feito nos despedimos daquela boa companhia, que até ao embarcar do Cabo nos estiveram abraçando e pedindo muitos perdões e mostrando-se mais agradecidos à cortesia, urbanidade e trato do Cabo, pois tão cabalmente se soube haver com eles.
>
> Propôs de novo o nosso Cabo a estes Padres publicamente, recomendando e requerendo da parte do nosso excelentíssimo General, e em virtude do Tratado feito entre os nossos reis e pela conservação dos povos, que lhe assinalava de hoje por diante não passassem para baixo da Boca dos Rios Mamuré e Itenis ([142]) nem interessassem daí para baixo gentilidade alguma, por estes pertencerem ao sereníssimo senhor nosso Rei de Portugal, pois de

[142] Itenis: Guaporé.

> 1639 que senhoreava o Rio das Amazonas até a Laguna onde se achavam os marcos pertencentes à coroa de Portugal e 400 léguas da Boca do Rio Madeira até o dito marco, como diz o Padre Acuña no seu livro Maranhão, e quando excedam, fazendo o contrário do requerimento, que inda Sua Majestade que Deus guarde tinha poderes neste Estado para fazer entregar e pôr tudo o que tocasse a seus domínios e senhorios; e com estas mesmas cláusulas faríamos de nossa parte, o que ouvido pelos ditos Padres prometeram cumprir e guardar tudo acima requerido.
>
> Desta Povoação partimos buscando o rumo do Norte e gastamos Rio abaixo dois dias e duas noites às Bocas dos ditos Rios consignados e, no dia seguinte, embocamos o Rio Itenis.
>
> Este corre de Leste a Oeste, aonde faz o seu apartamento, e vai caminhando para as grandes povoações dos Baurés e Moxos. Seguimos este Rio seis dias acima e demos nos currais da criação de infinito gado e bestas; e falamos com índios da nação Itenis, pertencentes à Povoação de São Miguel; disse o Cabo lhe não permitia o seu regimento a que se estendesse mais, donde fizemos a volta para baixo e, véspera de S. Bartolomeu, levantamos ferro já de rota batida, deixando aqueles deliciosos ares e climas mui diferentes e terra tão abundante de toda a criação e plantas férteis e campos aprazíveis. (ABREU)

Deste local regressaram Rio abaixo até a sua Foz no Rio Mamoré, seguindo por este até estacionarem, no dia 25 de agosto, nas proximidades a região das Cachoeiras, onde lhes aguardava o Tuxaua Capeju da nação Cavaripuna. O chefe indígena reforçou seu propósito de ser aliado dos portugueses e obediente à

Igreja Católica e solicitou que ele e toda a sua gente que fossem batizados. Palheta demonstrou-se satisfeito pela aliança e pela decisão de se converterem ao catolicismo mas, quanto ao batismo, só seria possível batizar as crianças e os adolescentes por se tratarem de inocentes, enquanto os adultos só o seriam após tomarem conhecimento da doutrina cristã, deixando com eles o índio catequista Manuel Camacho.

> Chegamos à paragem dos nossos enviados índios da chamada do Principal Capeju a 25 de agosto, e avistamos que, no meio do Rio, nos vinham a encontrar 3 Tapuios em uma limitada casca de pau, chegaram à galeota do Cabo, a quem disseram que ali estavam prontos como se lhes tinha mandado, e que suas vontades era serem compadres e amigos dos brancos com a lealdade de vassalos à coroa de Portugal; estimou muito o Cabo, esta resolução para a mudança de vida e sujeição ao grêmio da Igreja, fazendo serviço a Deus e a Sua Majestade que Deus guarde.
>
> Pediram todos se queriam batizar, ao que o nosso Cabo lhes disse, aprendessem primeiro a doutrina cristã, para o que lhes deixava um índio catequista; isso sim, se batizaram os filhos menores por serem crianças, e o mesmo Sargento-mor que é o dito nosso Cabo e o Capitão foram padrinhos daqueles inocentes. Este gentio fica descido e doméstico e são da nação Cavaripunas, e dois dias que estivemos na sua aposentadoria, sítio que o Cabo lhes consignou para Aldeia, só a dormir se apartavam de nós, satisfaziam-se olhando para nós e vendo o nosso trato; às tardes, quando rezávamos as ladainhas de Nossa Senhora [que temos por devoção], se ajuntava toda aquela família e nos rodeava de joelhos até acabarmos de rezar, porque o que vêm fazer fazem.

> O índio a quem o Cabo encarregou lhes ensinasse a doutrina, se chama Manuel Camacho, o qual é de boas práticas e muito fiel aos brancos, a quem deixamos com este gentio e com ferramentas bastantes para ensinar também a fazer roças e plantar, na forma dos índios de baixo e em toda a América se pratica.
>
> Também fica praticado para si descerem os da nação Apamas e a Matiris, cujas povoações são cunhamenas ([143]) desta nação Cavaripunas e agora já, estarão juntos e descidos, para roçarem sobre o Rio, que são confinantes umas às outras, a quem também o nosso Cabo mandou dar ferramentas e outros mimos. (ABREU)

A Bandeira prosseguiu descendo o Rio Mamoré até a sua confluência com o Rio Beni, entrando no Rio Madeira, chegando ao Arraial Jumas, em 09 de setembro, cumprindo a missão com pleno êxito sem perdas de vidas e sem ninguém adoecer, os prejuízos foram apenas materiais.

Palheta regressou a Belém no final do mês de setembro. O Rio Madeira tinha sido oficialmente descoberto e estava assegurada sua posse por Portugal.

> Chegamos ao nosso Arraial em 9 de setembro com feliz sucesso, sem nos adoecer ninguém da campanha, nem nos morrer nenhum graças ao bendito Deus e à sua Santíssima Mãe N. Sª. do Carmo, é certo que com grandes perdas pelas alagações que tivemos, como fica dito.

---

[143] Cunhamenas: aliados políticos intertribais. As alianças geralmente eram seladas através de casamentos com as filhas dos chefes ou outras mulheres por eles indicadas, donde o prefixo "*cunhã*" do termo cunhamena. (ABREU)

Vinte e três Cachoeiras se contam no Rio da Madeira, das quais dez se não podem passar, por nenhum meio, porque são impossíveis, e as passamos cortando pontas de terras e fazendo grades de madeira, não pelo Rio senão por terra em seco, cujos caminhos ficam feitos para quem vier atrás.

Neste nosso Arraial achamos a falta de três Soldados volantes ou aventureiros, que trouxemos na campanha, os quais desertaram atrás de nós, e finalmente chegamos a esta Cidade, em setembro de 1723. (ABREU)

Café-Expresso
(Cassiano Ricardo)

I

Café-expresso – está escrito na porta.
Entro com muita pressa. Meio tonto,
Por haver acordado tão cedo…
E pronto! parece um brinquedo…
Cai o café na xícara pra gente maquinalmente.

E eu sinto o gosto, o aroma, o sangue quente de São Paulo
Nesta pequena noite líquida e cheirosa
Que é a minha xícara de café.
A minha xícara de café é o resumo de todas as coisas
Que vi na fazenda e me vêm à memória apagada…

Na minha memória anda um carro de bois a bater as
Porteiras da estrada…
Na minha memória pousou um pinhé a gritar: crapinhé!
E passam uns homens
Que levam às costas
Jacás multicores
Com grãos de café.

E piscam lá dentro, no fundo do meu coração,
Uns olhos negros de cabocla a olhar pra mim
Com seu vestido de alecrim e pés no chão.

E uma casinha cor de luar na tarde roxo-rosa…
Um cuitelinho verde sussurrando enfiando o bico na catleia
Cor de Sol que floriu no portão…
E o fazendeiro, calculando a safra do espigão…

Mas acima de tudo Aqueles olhos de veludo da cabocla
maliciosa a olhar pra mim
Como dois grandes pingos de café
Que me caíram dentro da alma
E me deixaram pensativo assim… [...]

Caminhos de Rio
(Natacha Andrade)

Nos caminhos desse Rio,
Muita história pra contar.
Navegar nessa canoa
É ter o mundo pra se entranhar.

Cada canto esconde um canto.
Cada homem e mulher
Tem a fé, a força e a história
Pra contar pra quem quiser.

Tem um bicho visagento ([144])
Que aparece no terreiro
Tem um rezador
Tem um santo catingueiro
Tem a cobra-grande
Que aparece no arrombado
Tem cuia de caridade
Pra espantar o mau olhado.

Tem o boto sonso
Que aparece no terreiro
Pra fazer as moças
Liberarem seus desejos.

Todos os mistérios
Dessa mata e dessa água
Que esse povo usa
Pra espantar a mágoa,
Pra sobreviver
E enfrentar a dor,
O azar, a sorte,
A desgraça e o amor.

---

[144] Visagento: personagem mítico que protege a natureza contra depredadores.

Viagem da "Real Escolta"

Muito diferente dos homens públicos brasileiros da atualidade, nossos irmãos lusitanos jamais negligenciaram dos assuntos atinentes aos interesses de suas Províncias Ultramarinas. A pretérita visão estratégica portuguesa deveria servir de luzeiro aos nossos políticos atuais para tirá-los do obscurantismo doentio em que teimam permanecer ao tratar de assuntos que envolvem nossa soberania.

A sucessão de equívocos no trato das delimitações de Terras Indígenas mostra que os representantes dos três poderes da República ignoram a nossa Carta Magna, a nossa história, os interesses da maioria esmagadora de nosso povo e se submetem pacífica e subservientemente ao arbítrio de uma minoria atuante a soldo de inconfessos interesses alienígenas no trato de questões nacionais relevantes.

A Viagem de José Gonçalves da Fonseca, realizada quase três décadas depois da Bandeira de Palheta, foi muito relevante em virtude da missão que lhe foi atribuída pela Coroa Portuguesa e, por isso mesmo, dedicamos a ela um capítulo especial neste livro.

Rota Fluvial Guaporé-Mamoré-Madeira

Marco António de Azevedo Coutinho, Primeiro-Ministro de Portugal (Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra), de 04.10.1747 a 1750, ordenou, em setembro de 1748, que o Capitão-mor do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, organizasse uma Expedição de reconhecimento do Rio Madeira.

Azevedo Coutinho temia a expansão das Missões de Moxos, da Província do Peru, para Oeste do Eixo Fluvial formado pelos Rios Guaporé, Mamoré e Madeira, temor agravado com a fundação, em 1743, da Missão de Santa Rosa, no Rio Guaporé e de uma possível descoberta de ouro nas suas cercanias ou mesmo em outras regiões do Vale do Madeira, o que certamente atrairia garimpeiros espanhóis.

De uma hora para outra, poderia ser colocado em cheque o controle português da navegação da Rota Fluvial, que permitia a integração do Pará com o Mato Grosso e que, se perdido, provocaria, com certeza, o despovoamento das regiões mineiras de Cuiabá e do Mato Grosso.

Além disso, desde 1747, as duas Cortes Ibéricas negociavam um novo Tratado de Limites sobre seus respectivos domínios na América do Sul.

Marco António de Azevedo Coutinho comenta:

> Suposto o que deixo explicado, tem-se por necessário e conveniente, não só apossarmo-nos da navegação do Rio da Madeira até o Mato Grosso, mas tomar a tempo as medidas para que a dita nova Missão Espanhola nos não cause os prejuízos, que podemos recear.
>
> Ou procurando os meios para a tirar dali, sem escândalo, ou rodeando-a em alguma distância com habitações e sesmarias dos nossos, de sorte que se não possam os Castelhanos alargar, nem tentar outros estabelecimentos da parte Oriental do Rio da Madeira, e talvez virá a ser conveniente para este efeito permitir-se e frequentar-se a comunicação do Pará com o Mato Grosso por aquele Rio.

Imagem 12 – Carta de José Gonçalves da Fonseca

Este Rio da Madeira é para nós hoje mais conhecido da parte de cima e até as Missões dos Moxos, do que da parte de baixo, sem embargo de ser nesta parte ocupado com Missões dos nossos Jesuítas do Pará. Porém até agora não houve a curiosidade de se remeter, nem Mapa, nem relação disso mesmo, que ocupamos, e muito menos, do que fica para cima. Sabe-se, contudo, que já algumas vezes foram portugueses do Rio das Amazonas, com canoas de voga, e saveiros até as Missões dos Moxos, que é o que basta para constar que até o Mato Grosso se pode navegar com a mesma comodidade, pois, dos Moxos para cima, não tem embaraço algum. (COUTINHO)

Na verdade, em 1747, o Secretário do Governo do Estado do Maranhão e Grão-Pará, José Gonçalves da Fonseca, já havia desenhado um Mapa do Rio Madeira baseado nas parcas informações da Bandeira de Francisco de Mello Palheta e outros sertanistas e Missionários que haviam percorrido a região enviando-o a Alexandre de Gusmão.

O Primeiro-Ministro Azevedo Coutinho conhecia o trabalho de Gonçalves da Fonseca, mas considerava que, desde a Expedição de Palheta (1723), a exploração do Rio Madeira tinha sido feita à revelia da coroa portuguesa e do Estado do Maranhão e Grão-Pará, pelos sertanistas, Missionários e colonos que abriram, por iniciativa própria, a Rota Fluvial ligando os Rios Guaporé, Mamoré e Madeira.

Expedição de Reconhecimento da Rota do Madeira

Em julho de 1749, o Capitão-mor do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, cumprindo as ordens de Azevedo Coutinho, atribuiu ao Sargento-mor Luís Fagundes Machado o comando da Expedição, instruindo-o sobre os propósitos daquela navegação:

> Empreenderá a viagem pelo Rio da Madeira dando lugar a que, desde a Boca até ao Mato Grosso, se façam os exames e observações pelo que leva a instrução necessária José Gonçalves da Fonseca [...] e alguma matéria que sobre este particular conferir o mesmo José Gonçalves, e o piloto António Nunes com o dito Cabo, este concorrerá com o seu parecer no que for conveniente para qualquer averiguação das que levam a seu cargo; pois todas as que houverem de fazer na forma da referida instrução são mui importantes ao serviço de Sua Majestade. (GORJÃO)

José Gonçalves da Fonseca e o piloto António Nunes realizariam, portanto, observações astronômicas.

Gonçalves da Fonseca deveria ainda colher informações que seriam relatadas em um diário e ainda elaborar Mapas de todo trajeto da "*Real Escolta*".

Marco António de Azevedo Coutinho especifica:

> descreverá o mesmo Amazonas em Mapas, combinando as alturas, voltas e Rios, com as que descrevem o Mapa do Padre Acuña, e Monsieur de La Condamine, em que seguirá o que achar mais exato, segundo a conferência que fizer com o Piloto António Nunes, que será obrigado a fazer todas as observações necessárias em cada dia. (COUTINHO)

António Nunes deveria levar consigo "*todos os instrumentos capazes de tomar as alturas e agulha de observar os rumos*"; e era obrigado a fazer o seu próprio Diário da Viagem, onde deveria anotar os dias de navegação e as Latitudes observadas.

Já as instruções de Fonseca eram ainda mais precisas quanto ao que devia fazer a partir do momento em que a Expedição entrasse no Rio Madeira: esperava-se que tivesse um cuidado redobrado nas observações que fosse realizando, anotando os rumos da corrente do Madeira, o número de Cachoeiras, as dificuldades em atravessá-las e as distâncias entre elas.

A preocupação com o cálculo das Latitudes era uma constante: todos os dias deviam tomar a altura do Sol, principalmente na Boca dos Rios. Para além de novos Mapas do Amazonas, que antes referimos, <u>deveria Fonseca desenhar um Mapa do Rio Madeira que</u>

mostrasse por onde se devia navegar e que permitisse visualizar as informações que fosse anotando sobre o Rio e seus afluentes, e sobre as missões de Moxos.

Uma vez chegado ao Mato Grosso, também lhe era pedido que fizesse um Mapa onde registrasse todos os dados relativos à rede hidrográfica, ao relevo e às povoações portuguesas e espanholas, nomeadamente sobre Cuiabá e o caminho que ligava esta Vila ao Mato Grosso.

O Diário

O Diário de Gonçalves da Fonseca é dividido em três partes:

- a viagem a partir de Belém do Pará até a Boca do Rio Madeira;
- a navegação do Rio Madeira e a travessia de suas 19 Cachoeiras;
- a subida do Rio Guaporé até Mato Grosso.

Somente, em 1826, o Diário da Viagem foi publicado, em Portugal, pela Academia das Ciências de Lisboa e, em 1866, no Brasil, a Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro publicou a "*Notícia da Situação de Mato Grosso e Cuyabá*".

Em janeiro de 1750, ao ser assinado o Tratado de Madri, as autoridades portuguesas fingiram desconhecer os resultados da Expedição de Gonçalves da Fonseca o que, certamente, justificava o texto bastante vago do artigo VII do Tratado, relativo às demarcações a realizar no território situado entre os Rios Jauru e Guaporé.

Tratado de Madri

Artigo VII

> [...] os Comissários, que se hão de despachar para o regulamento dos confins nesta parte na face do país, acharem entre os Rios Jauru e Guaporé outros Rios, ou balizas naturais, por onde mais comodamente, e com maior certeza se possa assinalar a raia naquela paragem, salvando sempre a navegação do Jauru, que deve ser privativa dos portugueses, e o caminho que eles costumam fazer do Cuiabá para o Mato Grosso; os dois altos contraentes consentem, e aprovam, que assim se estabeleça, sem atender a alguma porção mais ou menos no terreno, que possa ficar a uma ou a outra parte. [...]

Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, enviou, no dia 10.05.1753, uma Carta a seu irmão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Governador do Grão-Pará e Maranhão, onde se mostra bastante preocupado sobre a implementação do Tratado:

> Observando-se, porém, a outra Grande Carta que se fez na viagem de José Gonçalves da Fonseca, se manifesta por ela que, se o Rio dos Porrudos, o Rio Paraguai, o Rio Jauru e Lagoa dos Xaraes correm e jazem nos lugares e na figura em que os descreveram, daqui podem surgir grandes dificuldades. [...] Para melhor informação vossa e maior clareza de tudo o que deixo referido, ajuntarei a esta Carta o Mapa que se delineou na viagem de José Gonçalves da Fonseca, o qual contém a navegação que ele fez, desde essa Capital até o Mato Grosso. Também vão juntas as quatro relações que o sobredito escreveu, explicando os sucessos da mesma navegação, e a Carta em que a recopilou o Governador Francisco Pedro de Mendonça Gorjão. (A. FONSECA)

A Carta Hidrográfica produzida por José Gonçalves da Fonseca descrevia as nascentes de diversos Rios da América Meridional Portuguesa e em especial a do Rio Madeira.

Francisco Xavier de Mendonça Furtado e as autoridades portuguesas, em geral, contestavam a validade de alguns elementos que figuravam no Mapa de Fonseca, pois isto significaria colocar em cheque a legitimidade da posse portuguesa dos territórios das minas do Mato Grosso e de Cuiabá, mesmo tendo ciência de que nenhuma Expedição portuguesa se embrenhara com tanto afinco por aqueles rincões e que o Mapa de Gonçalves da Fonseca era, sem dúvida, o mais preciso traçado até então.

Mendonça Furtado afirmava:

> Como o ouvi discorrer com este fundamento, me dei por instruído das notícias do tal José Gonçalves, que não é destituído de préstimos, mas era preciso que tivesse o coração mais puro do que na verdade tem. (REIS, 1948)

Uma das principais consequências da viagem de José Gonçalves da Fonseca foi a abertura da rota do Rio Madeira à navegação, em 23.10.1752 que, em seguida, adquiriu importância comercial relevante além de assegurar a defesa da fronteira do Extremo-Oeste brasileiro.

A Viagem acirrou, também, o debate em torno do problema das demarcações de limites evidenciadas pelas disparidades encontradas entre o Mapa das Cortes e a Carta Hidrográfica de José Gonçalves da Fonseca.

Viagem da “*Real Escolta*”

Vamos reproduzir, na íntegra, apenas a segunda parte da Viagem tendo em vista que essa trata da navegação do Rio Madeira e da travessia de suas 19 Cachoeiras (escrita por José Gonçalves da Fonseca no ano de sua realização – 1749).

Artigo Extraído das Atas da Academia Real das Ciências da Sessão de 6 de junho de 1826.

Determina a Academia Real das Ciências, que a Navegação feita da Cidade do Grão Pará até à Boca do Rio da Madeira, se imprima à sua custa, e debaixo do seu privilégio.

Secretaria da Academia em 1 de julho de 1826.

Navegação feita da Cidade do Grão Pará até a Boca do Rio da Madeira pela Escolta que por este Rio subiu às Minas do Mato Grosso, por ordem mui recomendada de Sua Majestade Fidelíssima, no ano de 1749, escrita por José Gonçalves da Fonseca no mesmo Ano. Saíram as canoas de S. Majestade em 14 de julho do Porto da Cidade do Grão Pará com o desígnio de fazer viagem pelo Rio das Amazonas, e deste entrar no Madeira seu confluente pela margem do Sul, e buscar por ele os Arraiais do Mato Grosso na forma das ordens de El-Rei Nosso Senhor. [...]

Navegação do Rio da Madeira principiada em 25 de setembro de 1749.

Antes de se entrar pelo Rio da Madeira se fez alto pela madrugada do dia 25.09.1749, em uma Praia mui dilatada, que procede de uma Ilha das muitas que há no Rio das Amazonas fronteiras à Boca do dito Madeira.

Com a luz da manhã, se deixou perceber todo o horizonte, que se terminava pela parte de Oeste e Leste com as imensas águas do Amazonas, e pela do Sudoeste com as do Madeira na Barra que faz no mesmo Amazonas, que terá de Boca oitocentas braças ([145]), desaguando entre duas pontas de terra baixa, em que há arvoredo ordinário sem diferença do das Amazonas. Entrou-se a atravessar da referida Praia a buscar o Madeira pelas sete horas da manhã, e com uma hora de caminho no rumo de Sudoeste a remo, se entrou na sua Barra, sem nela se perceber correnteza maior que a do Amazonas até aquele lugar. Antes de se chegar à primeira volta que faz o Rio, foi preciso esperar a hora do meio-dia para se fazer observação, a qual com efeito se executou, e por ela constou estar aquela entrada em 04°14' de Latitude Austral ([146]).

Nesta primeira volta do Rio se notou não haver terra firme nem da parte Oriental, que é à esquerda, nem da Ocidental, capaz de habitação, porque toda se alaga com o Rio cheio; e a que estava descoberta em razão de se entrar quase no fim da vazante, mostrava ser enlodada, a que no País chamam de alagadiço; e a mesma qualidade de terra é a do Amazonas pela parte de Leste e Oeste, aonde o Madeira desemboca. Feita a observação, se continuou viagem no rumo de Sudoeste e, logo voltando a segunda ponta, se navegou a Susudoeste, que logo aí mostrou ser o verdadeiro rumo.

Antes de passar a primeira ponta, à parte direita está um Lago que enche com as águas grandes, e diminui com a vazante; nele há peixe com abundância de que se aproveitam os viajantes. Voltando à segunda que se seguia, se acha à parte

[145] Oitocentas braças: 1.760 m.
[146] 04°14' de Latitude Austral: 03°22'25" S.

Ocidental uma Praia, em que se vai formando uma Ilha; e nesta Praia há muita abundância de tartarugas no tempo da sua produção, que é na vazante do Rio na lua nova de outubro. Chegando à terceira ponta, se notou ser de pedras, de que se forma aí a ribanceira não muito alta da parte direita; mas não se alaga com a enchente do Rio: no princípio da enseada, que começa nesta ponta na mesma qualidade da ribanceira, está um lugar que foi Aldeia de gentio ([147]), e nele permanecem vestígios de habitação em árvores de fruto, que ali se conservam; no seu interior há cacoais, e aqui é que dá princípio grande quantidade deles que há neste Rio. Neste sítio, fazem assento alguns moradores, que vão fazer salgas de peixe.

Continuando viagem a vela [ainda neste dia e no seguinte se alcançou vento geral] nos rumos referidos, chegamos pelas sete horas da noite a portar ([148]) entre uma Ilha e a terra da parte direita, aonde chamam Paraná-mirim [quer dizer no idioma da terra Rio pequeno, não que o haja ali pela terra dentro, mas por chamarem assim os índios aquela porção de água, que medeia entre a terra e a Ilha]. Nesta espera, se fez experiência de pescaria, e em breve tempo mostrou a sua fertilidade o Rio em peixe de linha, que bastou para aquela ocasião. Em sete horas de caminho que se andou neste dia, se venceriam 4 léguas.

No dia 26.09.1749, pelas 06h00, se principiou a navegar a remo no rumo de Sudoeste até Susueste, e a pouco mais de uma hora de caminho, se atravessou a parte esquerda a passar por um canal, que há entre a terra firme e a outra Ilha, que atravessa o Rio quase de uma a outra parte.

---

[147] Aldeia de gentio: Urucurituba.
[148] 03°33'17,7" S / 58°56'16,8" O.

Na da parte direita, fronteira a esta mesma Ilha está um Lago chamado do Padre João de Sampaio: nele há imensa quantidade de tartarugas e outros peixes de salga em abundância.

Continuando a viagem da parte direita, se foi costeando uma dilatada enseada, na qual há outro Lago, mas de menor grandeza e utilidade que o antecedente, e dele vão correndo umas barreiras não muito altas, que em partes têm pedra até o lugar em que se acha a Aldeia chamada dos Abacaxis ([149]), aonde se chegou pelas 10 horas da manhã; e em quatro de caminho se andaria duas léguas que, com as quatro do dia antecedente, farão seis léguas, e é a distância que há da Boca do Rio até esta primeira Aldeia.

Acha-se situada sobre a ribanceira da enseada referida, fronteira a uma Ilha ([150]) que corre ao comprimento do Rio; a qual é alagadiça da mesma sorte que as antecedentes.

Esta Aldeia se achava estabelecida no Braço do Rio Madeira, que sai às Amazonas com nome dos Abacaxis ou Tupinambás, e daqui se mudou para a parte mencionada em razão de que o sítio antigo era rodeado de vários Lagos, donde resultava muita doença e mortandade nos aldeados, os quais no sítio em que de presente se acham, ainda não estão de todo remediados de semelhante calamidade; porque o presente sitio está fundado em uma pequena porção de terra que medeia entre o Rio e um Lago que, no tempo da seca, lhes ocasiona doença, por cuja razão habitam poucos na Aldeia, e a maior parte se acha espalhada pelas roças que fabricaram nas terras firmes daquela vizinhança.

---

[149] Abacaxis: 8 km a jusante de Nova Olinda do Norte.
[150] Ilha: Canumã.

Pelas mortandades que tem experimentado não só pela malignidade do clima, mas pelos dois contágios de bexigas e sarampo, que afligiram o Estado desde o ano de 1743 até o presente de 1749, se acha com menos da terça parte dos habitadores, os quais só de índios de guerra e serviço passaram de mil em tempo que os administrava o Padre João de Sampaio da Companhia antes das epidemias mencionadas. Tem suficiente fertilidade, pescarias de tartarugas e de outros vários peixes; porém de farinha havia tanta penúria, que aos Reverendos Missionários era preciso mandar ir da Cidade a de que necessitavam para o seu sustento, e também de alguns índios que não têm lavouras. Foi precisíssimo fazer demora nesta Aldeia 2 dias ([151]) para dela se receberem 15 índios destinados a conduzir as canoas grandes para baixo, depois de se embarcar a comitiva nas pequenas que, antes das Cachoeiras, se haviam de fabricar; o que com efeito se executou na forma que adiante se dirá.

Entregues os referidos índios no dia 28.09.1749 pelas 11h00 do dia, se continuou viagem pelas quatro da tarde no rumo de Sudoeste, costeando a parte esquerda e, depois ao voltar da ponta da enseada em que está a Aldeia referida, se seguiu a de Susudoeste e Oessudoeste; e nitidamente ao Sul a buscar a Boca Abacaxis, donde o Madeira entra por aquela parte a buscar o Amazonas. Pelas oito horas da noite, portaram as canoas com seis horas de caminho, em que se andaria duas léguas, na entrada da parte do Norte a que chamam Boca dos Tupinambás ([152]); porquanto o Rio da Madeira forma o Braço dos Abacaxis, introduzindo-o por duas partes, deixando uma Ilha em meio, e cortando a terra até sair ao Amazonas.

---

[151] Dois dias: 26 e 27.

[152] Boca dos Tupinambás: Foz do Rio Canumã – 03°55'12,5" S / 59°08'46,7" O.

Deságua no referido braço, além de 23 Lagos de uma e outra parte, um Rio chamado Canumã, que corre da terra firme bastantemente caudaloso, e nele habitam várias nações de gentio, que não é do mais feroz; mas não admite prática de civilidade, sem embargo de algumas diligências que se têm feito amigavelmente a este fim.

Nestes termos, se mostra com evidência que o Rio da Madeira entra no Amazonas por duas Bocas, fazendo Barra principal a mãe do Rio, e inferior à dos Abacaxis que recebe as águas do Canumã, deixando Ilha aquela grande porção de terra que se costeia pelo Amazonas, pelo mesmo Madeira, e pelos Abacaxis, de sorte que, não tendo prática e experiência, vários autores de Cartas Geográficas situam esta grande Ilha em meio do Amazonas fronteira à boca do Madeira, dando-lhe o nome de Tupinambás.

E o que ultimamente a descreveu, como na verdade é, foi Monsieur La Condamine na Carta em que descreveu o Rio das Amazonas e seus confluentes, impressa em Amsterdã no ano de 1745, que explicou no Diário que, com a mesma Carta, imprimiu quando navegou o Amazonas desde a Província de Quito ao Pará; e sem embargo de que este Matemático não entrasse no Madeira nem examinasse praticamente a forma da sua comunicação com o Amazonas pelos Abacaxis, se valeu de notícias verdadeiras, que lhe deram pessoas de experiência assistentes no Pará, que haviam navegado por uma e outra parte o mesmo Madeira.

E a não fazer esta indagação cabida no erro comum dos mais Geógrafos nesta parte, assim como por menos exação não descreveu o mesmo Condamine na referida Carta em termos próprios a grande Ilha de Joannes na Boca do Amazonas, nem a imensidade

de Ilhas do Tajupuru, persuadindo-se talvez que não mediava mais água entre a terra firme Oriental e a dita Ilha do que aquela, que fazia o canal por onde ele transitou, quando passou o Pará e depois a costa do Cabo do Norte.

No dia 29.09.1749, pelas três horas da manhã, se principiou viagem a buscar sítio acomodado para se dizer Missa e, ao amanhecer, portaram as canoas em outra Ilha menor ([153]) que a antecedente, fronteira à outra Boca do Tupinambá, em que havia boa Praia para se armar o altar portátil, e se apelidou aquela Ilha com o nome de S. Miguel, por ser dia deste glorioso Arcanjo em que ali se celebrou Missa. Haverá uma légua de distância da Boca da parte do Norte, donde se saiu de madrugada até a da parte do Sul, aonde amanheceu; tanto a Ilha de S. Miguel, como a antecedente, é terra firme que faz a Boca dos Tupinambás, é tudo alagadiço em tempo de cheia.

Depois de celebrado o Santo Sacrifício da Missa, se continuou viagem a vela e remo no rumo de Sudoeste e depois Oessudoeste; costeando à parte esquerda terras alagadiças de uma e outra margem, e pela Oriental três Lagos, se portou com 6 horas de caminho em que se andariam cinco léguas.

Pelo meio do Rio, na jornada desse dia, se notaram três Ilhas em pouca distância umas das outras, que alagam no tempo da cheia; e uma correnteza grande da mesma parte esquerda no remate de uma enseada em que havia pedras arrimadas à ribanceira.

Portaram as canoas na margem do Rio pouco acima da referida correnteza, passada a ponta da enseada.

[153] Ilha menor: 04°03'47,5" S / 59°21'29,3" O.

A 30.09.1749 se principiou viagem às seis horas da manhã no rumo de Sudoeste, e logo à Oessudoeste e Susudoeste, e outra vez a Sudoeste, em cuja volta, no meio de uma enseada, achamos situada a Aldeia chamada Trocano ([154]), fronteira a uma Ilha ([155]) que se prolonga ao comprimento do Rio: quatro horas de caminho se gastou a remo, em que se andaria duas léguas; e vem a distância desta Aldeia pouco mais ou menos da dos Abacaxis nove léguas.

Desde que se entrou no Rio da Madeira até a ponta da parte do Norte da enseada, em que está a referida Aldeia, conserva o Rio a largura de trezentas e cinquenta a quatrocentas braças; porém chegando perto da dita enseada, depois de se passarem duas Ilhas que estão à parte direita, vai estreitando por espaço de meia légua de margem em que haverá distância de pouco mais de cem braças ao voltar a ponta em que principia a referida enseada, em cujo lugar passada a ponta, em que há uma Praia que quase atravessa o Rio, se acham bastantes pedras sobre que se levanta a ribanceira da parte Oriental, e a margem que se segue até a dita Aldeia é de barreira em parte não muito alta, que não alaga em tempo de cheia.

Esta Aldeia chamada do Trocano é a que, com a invenção de Santo Antônio, se fundou entre o Rio Jamari e a primeira Cachoeira do Madeira, e se compunha de gente que se praticou na ocasião que no ano de 1752 andou com uma tropa de exploração por todo o Madeira Francisco de Mello Palheta.

Foi Missionário deste estabelecimento o Reverendo Padre João de Sampaio, da Companhia de Jesus e, passados alguns anos, vendo que o sítio não era

[154] Trocano: Borba – 04°23’35,3” S / 59°35’36,7” O.
[155] Ilha: Ilha do Borba.

acomodado para a saúde dos índios, e que estes eram vexados pelas nações bárbaras vizinhas, tomou o expediente de a mudar para o sítio do Trocano, em que de presente existe.

É a sua fundação em uma planície que há sobre umas barreiras da referida enseada da parte Oriental do Madeira. Os ares são aprazíveis, e mais salutíferos ([156]) que os dos Abacaxis, e a construção da Aldeia ([157]) por melhor forma que a antecedente. É missionada pelos Religiosos da Companhia, cujo Padre se não achava na ocasião na Aldeia, por ter subido ao Rio Negro na diligência de praticar gente do mato para a mesma Aldeia ([144]) – e não só por esta razão, mas por se evitar alguma desordem dos dias, farão portar as canoas nas praias de uma Ilha que corre Rio acima da parte direita, e se termina ainda à vista da Aldeia ([144]) em mais de meia légua de distância, e em canoa ligeira se ia tratar do que era conveniente para o serviço da escolta.

A menos de um dia de viagem desta Aldeia ([144]) pelo Rio acima, há várias habitações de gentio, o qual já tem tido o atrevimento de investir a dita Povoação, e para cautela de semelhantes insultos vive o Missionário em uma casa entrincheirada de estacada, para dela se defender melhor de alguma invasão, socorrido de dois seculares que lhe assistem, e estavam administrando a Aldeia ([144]) na ausência do Padre no tempo que ali chegaram as canoas, e se houveram com tão pouca pontualidade em executar as insinuações do mesmo Missionário para darem socorro de índios à escolta, que um deles se escondeu no mato com a maior parte dos índios, e alguns que dali se tiraram para voltarem com as canoas grandes [...].

---

[156] Salutíferos: saudáveis.
[157] Aldeia: Borba.

Da mesma sorte se não pode aí fazer fornecimento de víveres, porque suposto houvesse bastante criação, não havia quem a vendesse, o que sucedeu também com a farinha, que era socorro mais essencial.

A 02.10.1749, pelas 07h00, deixando na Aldeia ([138]) uma canoa ligeira com um oficial e dois Soldados na diligência de fazerem alguma compra de farinha, partiram as canoas com vento fresco no rumo de Nornoroeste, e depois de passar uma ponta da parte direita em que havia uma grande Praia, se navegou ao Susudoeste e, com três horas de caminho, em que se andariam três Lagoas, partiram na Praia de uma Ilha situada à parte direita, onde esperamos pela dita canoinha o resto do dia referido e o seguinte que foram 03.10.1749. Quando se navegou ao Sudoeste buscando a parte direita do Madeira, se passou junto à boca de um Rio que deságua em uma pequena enseada chamado Goaotá ([158]); não é caudaloso, as terras donde desemboca são alagadiças, e como se não entrou nele não se pôde examinar a direção da sua corrente, e costeando a mesma parte Ocidental na enseada que se seguia, se achou uma Ilha com Praia mui dilatada até chegar à ponta de outra enseada, no meio da qual em outra Ilha semelhante à antecedente, partiram as canoas na Praia dela, como fica dito.

Defronte desta Ilha ([159]), se via a boca de um Lago ([160]) que há da parte Oriental mui abundante de peixe, e este é o primeiro alojamento de gentio bravo, e sem embargo de que não foi visto, se deu aqui princípio a toda a cautela necessária para rebater qualquer acontecimento dos bárbaros.

[158] Goaotá: Tapunã.
[159] Ilha: do Mandi.
[160] Lago: Ará Grande.

A água do Rio Madeira, desde a sua entrada até este sítio, é clara e de bom gosto porém, já desta altura, principiou a achar-se turva nas partes em que as ribanceiras são de terra enlodada; e aonde desaguavam Lagos e só donde havia barreiras ou pedras se achava menos defeituosa; e até este sítio ainda alcançavam os ventos gerais, mas já diminutos, de sorte que só com trovoada é que havia neles atividade para ajudarem os remos contra a correnteza.

No dia 04.10.1749, tendo chegado de madrugada a canoinha que ficou na Aldeia, sem negociar coisa de consideração, se celebrou Missa na referida Praia, por ser o dia dedicado a S. Francisco de Assis, em cujo obséquio se apelidou a Ilha do nome deste Santo, e partindo às sete horas no rumo de Susudoeste, se deixou à mão direita uma grande Praia de areia, e com o rumo do Sul se navegou a buscar duas Ilhas ([161]) que estavam à parte esquerda, em cuja margem há bastantes cacoais; porém as terras da ribanceira, que têm por detrás um grande Lago ([162]), são soltas, e continuamente estão caindo com árvores mui grandes, que aí se produzem; este passo [de que há muitos por uma e outra margem deste Rio] é o de maior perigo e o mais formidável que se pode imaginar, e finalmente não tem até às Cachoeiras outro Rio de maior consequência esta navegação.

As Ilhas referidas que estão uma junto da outra se chamam de Carapanatuba pelo idioma dos índios, e no português significa terra de muito mosquito; com o mesmo nome se apelida o Lago ([149]), de que já se fez menção.

---

[161] Ilhas: Carapanatuba e Ganchos.
[162] Lago: Lagoas Chata, Branca e Preta.

Passando as referidas Ilhas no rumo de Sudoeste que assim correm ambas costeando a parte esquerda, no meio de uma enseada há uma ponta de pedras, em que de Rio cheio faz uma grande correnteza e, neste lugar, pelas 4 horas da tarde, foram vistos alguns gentios assentados nas pedras que, avistando uma canoa ligeira em que iam por exploradores um Soldado e dois índios, se meteram para o mato a observar, e feito sinal para se prevenirem as mais canoas, logo que estas foram chegando, desapareceram os gentios das vigias, e se recolheram ao interior.

Vencida a correnteza das pedras, sem se dar mostras de que se fazia caso do encontro, se passaram as canoas à outra parte do Rio a buscar um canal que há entre a terra e a Ilha do Jacaré ([163]), por quanto o caminho da parte Oriental tem grande correnteza, e de Rio cheio faz no meio do canal um sorvedouro ([164]) que dá grande trabalho para se escapar dela, e costeando a enseada da parte Ocidental, cuja ribanceira é de terra solta, buscamos a Praia da Ilha, e nela se portou à noite com as cautelas necessárias.

No canal da parte Ocidental, deságua um Lago chamado também do Jacaré ([165]); neste dia, em cinco horas e meia de caminho, se andara três léguas.

A 05.10.1749, continuando viagem, se costeou à parte direita no rumo do Sul e Susudoeste e com três horas de caminho a remo, se encontrou a Ilha nomeada de José João ([166]), tomou este nome de um morador do Pará assim chamado que muitos anos

[163] Ilha do Jacaré: 04°50’54,4” S / 59°56’35,3” O.
[164] Sorvedouro: Caldeirão.
[165] Jacaré: Lagoa Grande.
[166] José João: 04°54’09,7” S / 60°07’34,1” O.

fazia nela feitoria de cacau, de que a mesma Ilha é abundante, e logo junto desta Ilha se seguia outra mais pequena, mas com uma grande Praia que se prolongava ao comprimento do Rio, o qual se foi continuando a navegar no rumo do Sul e Sudoeste, e logo ao lado Ocidental pouco acima da referida Praia, em cuja margem havia junto à terra um areal, se viu um posto que mostrava ser frequentado de gentio, porém não se avistou nenhum.

Passada uma ponta de pedras à parte esquerda, em que o Rio é mais estreito, está um Lago a que os índios dão o nome de Matamatá: nele não há mais que tartarugas, de que os gentios se aproveitam.

Atravessou-se o Rio à parte direita, e já quase noite portamos na margem junto à ribanceira, por não haver Praia nem Ilha, onde se pudesse pernoitar com mais segurança.

Neste dia, em oito horas de caminho, a maior parte a vela, se andaria quatro léguas, no discurso das quais se não ofereceu mais coisa alguma que notar, porquanto as terras são alagadiças, o arvoredo todo silvestre pelas margens, sem dar indício de que nele houvesse préstimo.

No dia 06.10.1749, se principiou viagem no rumo de Oeste, Sudoeste e Susudoeste, costeando a margem direita, e com dez horas de caminho a remo e vela se andaria seis léguas, sem no discurso delas haver coisa de que se desse fazer memórias. A 06.10.1749, se continuou viagem navegando ao Sul, costeando a parte direita, e com duas horas de caminho a remo se avistou à parte esquerda o Rio chamado Aripuanã ([167]) e, atravessando a examinar a sua desembocadura, se achou teria de largura

[167] Aripuanã: 05°07’10,3” S / 60°23’05,4” O.

oitenta braças ([168]), mostrando a sua direção ser quase de Leste para Oeste; a água deste Rio era clara e de melhor gosto que a do Madeira, no qual deságua defronte de uma Ilheta ([169]) de figura quase ovada que corre de Norte a Sul no mesmo Madeira em mui pequena distância da margem em que faz Barra o referido Aripuanã, no qual habitam algumas nações de gentio, razão por que se não tem navegado para saber ao certo a sua origem e a qualidade das terras por que discorre.

Deixando a Boca de Aripuanã, se prosseguiu viagem ao rumo de Sudoeste costeando à esquerda, em cuja margem junto ao mato se achou uma casca de pau de três braças ([170]) de comprido, e meia de largo, atracadas as extremidades com cipós em forma que faziam popa e proa de embarcação, deixando no meio uma concavidade de pouco mais de dois palmos, e desta qualidade são as de que usa o gentio, de todo o Rio; e nesta que se achou tinham ido alguns àquele sítio, e que estariam no mato na diligência de alguma caça; por quanto semelhantes embarcações nunca o gentio as tem nos seus portos, sem as guardarem debaixo da água; e de mergulho as vão desatar, e fazem boiar para se servirem delas. Esta que se topou sustentava dentro quatro pessoas com aptidão para poderem remar e navegar, mas em ocasião de tranquilidade porque, a haver quaisquer ondas por pequenas que sejam, alagam a embarcação, de cujas casualidades se sabem livrar admiravelmente os gentios, pondo-se a nado esgotando-lhe uns a água, e os outros guardando as flechas, que é ordinariamente o cabedal ([171]) de mais importância que os acompanha.

[168] Oitenta braças: 176 m.
[169] Ilheta: Ilha S. Luzia.
[170] Três braças: 6,6 m.
[171] Cabedal: bem.

Continuou-se viagem no rumo de Oeste a buscar a Ilha chamada dos Araras ([172]), que se avista da Boca do Aripuanã já referido e, chegando a ela, se achou ser de terra firme, e nela habitava uma nação de gentio chamada dos Araras, donde toma o nome a mesma Ilha, a qual forma o Madeira quase com igual distância de água por uma e outra parte, que será de duzentas braças no mais largo; corre esta Ilha com as enseadas do Rio por espaço de duas léguas, que tanto terá de comprimento, a largura não se pode ajuizar ao certo o que terá.

Navegou-se entre a dita Ilha e margem da parte esquerda no rumo de Sudoeste, costeando uma enseada que se terminou com uma ponta de pedras, em que havia uma grande correnteza, e antes de chegar à referida ponta, desaguava um pequeno Lago ([173]) e, depois de passada a correnteza, desembocava outro também de igual entidade. Em pouca distância deste sítio, na mesma margem, portaram as canoas em uma Ilheta de pedras que havia em pouca distância de terra, mas não aparece em tempo de Rio cheio, por ser a sua elevação a metade menos da que tem a ribanceira da terra, que também alaga com a cheia. Neste dia, em oito horas de caminho, se andara pouco mais de três léguas em razão de não haver vento.

Da Ilheta de pedras se principiou viagem ([174]) às 8 horas no rumo de Susueste, costeando a parte esquerda e, antes de chegar à ponta da enseada, deságua um Lago de pouca consideração ([175]); e seguindo o rumo do Sul, depois de passar uma Praia de areia que há na referida ponta, se encontrou com a maior correnteza que até aquela parte se havia

---

[172] Araras: Ilha Santa Luzia.

[173] Lago: Castanhal – 05°07’48,2” S / 60°25’12,8” O.

[174] Se principiou viagem: 8 de outubro de 1749.

[175] Lago de pouca consideração: 05°15’42,6” S / 60°33’12,7” O.

topado, porquanto havendo uma Ilha ([176]) no meio do Rio com uma grande Praia, que se avizinha à da ponta mencionada, fazia a água grande força pelo pouco fundo que havia por todas as partes, e foi preciso arrimar as canoas à Ilha, e puxá-las à corda até horas de jantar em que se descansou. Na margem da parte direita defronte da ponta desta Ilha, estando um Antônio Correia, morador do Pará, em sua feitoria de cacau, o investiram nela de noite os Muras, e o mataram a flechadas e a cinco índios domésticos.

Continuando logo viagem no rumo de Susudoeste com o mesmo impulso da corda junto à Praia da Ilha, sucedeu apartar-se das canoas grandes uma ligeira de exploradores e, passando à parte esquerda da margem, saíram de repente à ribanceira coisa de dez ou 12 gentios Muras, e largaram sobre a canoinha uma descarga de flechas, das quais não perigou pessoa alguma, e tendo-se da canoinha o acordo de usar das suas espingardas, se retiraram logo os agressores, e não foram mais vistos em todo o resto da tarde, que foi preciso gastar na condução das canoas à corda enquanto se costeava a referida Ilha, na qual se pernoitou aquela noite com grande vigilância e cautela. Neste dia, em 8 horas de caminho, se venceram 3 léguas, em razão do embaraço da correnteza, a qual ficou vencida até o lugar mencionado em que pernoitou.

No dia 09.10.1749, sendo já dia claro, se deu princípio à viagem buscando a margem esquerda continente à em que apareceu o gentio, e costeando no rumo de Susudoeste abeirando uma Praia que havia daquela parte, se achou na areia da mesma uma flecha cravada, que disseram os práticos era sinal que o gentio fazia de desafio, e entendendo-se

[176] Ilha: Ilha do Uruá – 05°20’49,5” S / 60°43’58,6” O.

que os bárbaros nos estariam esperando na ponta da enseada, onde havia correnteza; se caminhou por ela com o cuidado necessário. Não houve novidade nesta passagem, porém indo a dobrar outra ponta que se seguia, descobriram as duas canoinhas da vanguarda cinco canoetas de gentio, navegando para baixo mui junto da ribanceira, e sem mostrar receio se empenhavam no encontro; porém apenas avistaram a primeira canoa grande, com incrível ligeireza saltaram em terra, e sumiram as cascas de pau em que navegavam, de sorte que nem rasto se achou de nada. Eram estas canoas da qualidade da que acima se dá notícia. Do meio da enseada, passada a referida ponta, se atravessou a parte direita em que havia ribanceira mais alta, e há no seu interior bastante cacaual, e se foi costeando no rumo de Susudoeste, e Oessudoeste, e ultimamente a Sudoeste, até chegar à Ilha chamada Mataurá ([177]), defronte da qual portaram as canoas em uma ponta de terra baixa, aonde não havia receio de ataque, sem embaraço de que sempre se passou a noite com as cautelas costumadas. Quase defronte desta Ilha deságua, pela parte esquerda, um Riachão ([178]), de que a Ilha toma o nome, de sorte que uma e outra coisa se chama Mataurá. Não houve ocasião de se lhe examinar a Barra, por se chegar de noite à sua vizinhança, mas dizem os práticos ser de menor grandeza que o Rio Aripuanã já mencionado no dia sete, e que neste Mataurá habitam várias nações de gentio. A enseada em que deságua, que é até a ponta donde saíam as canoinhas, é superior a enchente do Rio, e mostrava ser de boa qualidade para lavrar porque o arvoredo, além de ser alto e frondoso, era limpo da espessura ordinária, que há nas partes que alaga o Rio. Na viagem deste dia, em sete horas e meia de caminho se andaria três léguas.

---

[177] Mataurá: 05°31’47,9” S / 60°52’51,8” O.
[178] Riachão: Rio Mataurá – 05°27’59,0” S / 60°43’58,9” O.

A 10.10.1749, de madrugada, atravessando a parte direita, se navegou no rumo do Sul, e logo no Sudoeste com bastante correnteza, e depois de três horas de caminho se avistou, da parte esquerda, uma barreira vermelha, a que no idioma geral dos índios se chama Guarapiranga, e dilatando-se por ¼ de légua, com seu arvoredo de mata virgem, desemboca no fim desta ribanceira o Riacho Matapi não mui caudaloso, que tem defronte da Boca uma Ilha ([179]) com sua Praia em uma e outra ponta, que correm ao Essudoeste.

Passada esta Ilha, se encontra, na margem direita barreira vermelha semelhante à da parte esquerda, mas de menor extensão no cumprimento. Continuou-se viagem até as seis horas da tarde, e portaram as canoas em uma ponta da ribanceira da parte esquerda, e em nove horas de caminho se andara três léguas e meia, a maior parte no rumo de Sudoeste.

No dia 11.10.1749, ao romper da manhã, se continuou viagem no turno do Sul e Susueste costeando a parte esquerda, na qual logo se encontrou com uma ribanceira de pedras, defronte da qual se prolongava uma Ilheta ao comprimento do Rio, por entre a qual e a margem direita se fez viagem, para salvar a correnteza que havia nas pedras da parte esquerda; nesta se seguia a dita ribanceira uma dilatada enseada de terra baixa no meio da qual deságua um grande Lago chamado Manicoré, e a última ponta da dita enseada rematava com uma feitoria de cacau. Defronte desta, principiava uma grande Praia ou coroa de areia que, se levantando pelo meio do Rio ao seu comprimento, o divide em dois canais: da parte direita deságuam dois Lagos pequenos, e toda a sua ribanceira é de

[179] Ilha: 05°39’28,2” S / 61°15’22,3” O.

terra caída que, depois de costeado ao largo, se chegou às sete horas da noite defronte da Boca do Rio Manicoré ([180]), que deságua na margem esquerda quase fronteiro à ponta de uma Ilha, em cuja Praia portaram as canoas.

Este Rio Manicoré é medianamente caudaloso, a sua direção é para Sueste, e se acha habitado de gentio bravo.

Neste dia, com dez horas de caminho, se andara cinco léguas por se ajudar da vela toda a tarde com uma trovoada à popa. Rumo principal: Sudoeste.

A 12.10.1749, se prosseguiu viagem costeando a parte esquerda, canal que fazia o Rio entre a ribanceira e a Ilha mencionada, cuja Praia, da parte do Sul, se dilata por espaço de mais de uma légua nos rumos de Sul até Sueste por toda a enseada, no fim da qual, a buscar o rumo de Sudoeste ao principiar outra enseada, se encontraram três Ilhas, e por entre os seus canais, em que havia menor correnteza, se fez caminho até às quatro horas, ficaram pela popa, e seguindo no rumo do Sul a findar a enseada, portaram as canoas em uma Praia, que da ponta da enseada da parte esquerda se dilatava até meio do Rio. Neste dia, em nove horas de caminho, se andara quatro léguas; seu rumo principal: Sudoeste.

Dia 13.10.1749. Neste dia se não andou mais que uma enseada toda desde o rumo do Sul para Leste até chegar ao Norte; toda a enseada era de terríveis correntezas. À parte direita, caminhando já a rumo de Leste, principiou uma ribanceira de terra vermelha, em que havia uma ponta de pedras, onde corria a água com grande fúria.

---

[180] Rio Manicoré: 05°51’25,9” S / 61°19’36,7” O.

Dilata-se a ribanceira por espaço de três quartos de légua ao comprimento do Rio: achou-se ser a sua mata de castanhal e cacau. Remata em um Lago chamado pelos índios Capanã ([181]). É este pedaço de continente o mais capaz de fundação de Aldeia que até aqui se havia encontrado porque, além da terra ser capaz de lavoura, é o Rio ([182]) nesta enseada abundante de peixe e muita caça volátil e quadrúpede. A ribanceira da parte esquerda quase toda é de terra cabida, e estava a madeira amontoada pela margem em suma quantidade. Portaram as canoas às 6 horas da tarde, em uma Praia que sai da última ponta da enseada da parte direita até quase ao meio do Rio.

No dia 14.10.1749, se principiou viagem às 6 horas da manhã, costeando a parte direita por um canal entre a ribanceira e uma Ilha ([183]) nos rumos de Sueste, Sul, Sudoeste, até chegar a Oeste e, a meia légua de enseada, se viu a Boca de um igarapé que, cortando ao centro, deságua no Lago, de que se fez menção no dia antecedente, chamado Capanã; e continuando no rumo de Oeste, pelas quatro horas da tarde ajudou uma trovoada o remo, e portaram às 6 horas as canoas em uma Ilha nova e, em dez horas de caminho, se andara quatro léguas. Seguia-se a esta Ilhota em que se portou, outra ([184]) de bastante extensão, e por entre a Boca que uma e outra faz, se avista a ribanceira da parte esquerda, em cujo lugar teve Arraial o Capitão João de Barros da Guerra quando, no ano de 1719, foi mandado por Cabo de uma tropa a destruir os gentios chamados Torazes [Toras], os quais habitavam estes Distritos, e eram de tanta ousadia que, navegando Rio abaixo, saíam ao Amazonas e roubavam as canoas que do

[181] Capanã: 05°59’54,2” S / 61°45’22,2” O.
[182] Rio: 05°54’59,7” S / 61°42’26,6” O.
[183] Ilha: Ilha das Onças.
[184] Outra: Ilha Marmelos – 06°07’02,9” S / 61°47’30,8” O.

Pará subiam ao cacau dos Solimões, e matavam a gente. A guerra que lhes fez o dito Capitão os deixou extintos.

Dia 15.10.1749. Pelas 6 horas da manhã, se prosseguiu viagem no rumo de Oeste por um canal entre a Terra da parte direita e uma Ilha, que se prolongava ao comprimento do Rio, e quase na ponta dela deságua, pela margem esquerda, um Rio chamado Araxiá ([185]), que mostrava na sua direção vir do rumo de Leste. Continuando a derrota do mesmo canal, a quatro horas de caminho, se encontrou com terra mais elevada e vermelha, passada a qual se viu desaguar um Lago chamado Macoapi ([186]), em que há uma cobra de extraordinária grandeza, a que os índios, pelo seu idioma geral, chamam – Boiaçu – que quer dizer, no nosso vulgar, Cobra Grande. Contam os mesmos índios deste gênero de animais coisas que parecem incríveis, razão por que se remete esta notícia à curiosidade. Passada a Boca ([187]) do referido Lago em distância de três horas de caminho, da mesma parte direita ficando já a referida Ilha pela popa, se observou sair uma fumaça da margem junto à água e, chegando ao lugar donde havia sinal de fogo, da canoa da vanguarda ainda foram vistos uns poucos gentios que o faziam, os quais, apenas se deixaram ver, logo se esconderam, emboscando-se pela espessura do arvoredo. Continuou-se a derrota, sem fazer caso da novidade, e daí a uma hora de caminho portaram as canoas na ponta de uma dilatada Praia, que oferecia uma Ilha ([188]) encostada à margem esquerda. Neste dia, em oito horas de caminho, se andara três léguas.

---

[185] Rio Araxiá: Foz do Rio Marmelos – 06°08’36,2” S / 61°47’2,3” O.
[186] Macoapi: Lago Ipixuna – 06°20’09,4” S / 62°01’00,2” O.
[187] Boca: 06°16’16,4” S / 61°52’16,7” O.
[188] Ilha: Ilha do Bom Intento – 06°15’13,3” S / 62°02’20,1” O.

Dia 16.10.1749. Fazendo viagem pelo canal que havia entre a terra da parte direita e a Ilha mencionada, se continuou ainda o rumo de Oeste por espaço de duas horas de caminho, em que finalizava a ponta de uma enseada, em meio da qual [já depois de passada a Ilha] saía uma ponta de pedras, aonde o Rio cheio costuma haver mui grande correnteza. Ao entrar na enseada que se seguia, andou a agulha para OSO, e passado pouco espaço chegou ao rumo geral, SO, e neste se perseguiu caminho costeando à direita, cuja ribanceira é de terra alta e vermelha, que terá meia légua de distância no seu comprimento abeirando o Rio, porém no centro se dilata esta terra firme, na qual fez seu alojamento o Capitão Francisco de Mello Palheta quando, no ano de 1723, foi despachado pelo Governo do Pará a explorar este Rio da Madeira e, neste lugar, se fabricaram as canoas ligeiras, em que se prosseguiu derrota, que foi até chegar a Santa Cruz de Los Cajubabas, ou por outro nome, a Exaltação, Aldeia situada na margem direita do Rio Mamoré, pelo qual entramos, deixando o Madeira à esquerda em que deságua o Mamoré.

Passada a referida terra firme, em cujo lugar se fez pausa a jantar, se prosseguiu viagem abeirando a ribanceira que se seguia de terra solta, que continuamente estava caindo e com ela algumas árvores: e com o susto que causava este perigo que se não podia evitar em razão de ser a outra margem sem fundo capaz de se navegar, se saiu deste trabalho às 6 horas da tarde, em que o Rio nos ofereceu uma Ilha ([189]) com sua Praia, em que portaram as canoas sem os viajantes terem mais cuidado que o ordinário de fazerem sentinela ao gentio. Neste dia, por causa de ser já maior a correnteza do Rio se andara três léguas em nove horas de caminho.

---

[189] Ilha: Boca do Cará ou Acará – 06°14’52,5” S / 62°14’52,9” O.

No dia 17.10.1749, se principiou viagem de madrugada, costeando a margem direita no rumo do Sul por entre a Ilha, que corre na direção do Rio e, depois de passada em breve espaço, daí a meia hora de caminho, se principiou a passar outra Ilha ([190]) já no rumo de Sudoeste, que chegada à margem esquerda se dilata com as mesmas enseadas do Rio por espaço de cinco horas de caminho. No canal menor que faz o Rio entre esta Ilha e a terra da parte Oriental, deságua um Rio chamado Vrupuni, cuja direção não foi possível averiguar, porque o canal, cheio de baixos e correnteza não permitia passagem a canoa grande. Neste Rio, habita gentio Mura, e das queimadas que eles faziam neste Distrito se manifestava de noite o clarão dos Fogos, como se observou na deste dia e na do seguinte. Passada a referida Ilha, se segue outra a uma hora de caminho de muito maior extensão, também encostada à parte esquerda, cuja extensão é conforme as enseadas que faz o Rio, sendo o seu rumo principal a Sudoeste. Quase na ponta desta Ilha ([191]) portaram as canoas com dez horas de caminho, em que se andara, no referido rumo, 4 léguas, por ser já por essa altura mui frequente a correnteza, e quase insuperável a canoas grandes.

Dia 18.10.1749. Neste dia, se principiou viagem costeando a referida Ilha pelo braço maior do Rio entre ela e a margem direita, e não se venceu mais neste dia de caminho do que duas enseadas, em que se andara três léguas por causa da grande correnteza. O rumo principal foi Sudoeste. Em uma Praia que saía da ponta da Ilha ([192]) em que ela finalizou, portaram as canoas, e na mesma Praia se conservaram no dia 19.

[190] Ilha: 06°22’05,2” S / 62°14’47,9” O.
[191] Ilha: 06°28’55,5” S / 62°17’42,3” O.
[192] Ilha: 06°36’33,7” S / 62°19’38,4” O.

Como já por este Distrito eram grandes as correntezas, e mui frequentes os baixios, que tudo dificultava a navegação de canoas grandes, se gastou todo o dia 19.10.1749 em explorar as matas da mesma Ilha e da terra da parte Oriental, na diligência de se achar madeiros capazes de fabricar embarcações ligeiras para nelas se prosseguir viagem, tanto para se vencerem os obstáculos referidos, como para o trânsito das Cachoeiras, para cujo trabalhoso passo se ia avizinhando a derrota.

Não se acharam na dita Ilha troncos com capacidade da obra que se projetava, e somente na margem Oriental de terra firme se acharam os precisos e próprios para o intento, porém com o desconto de ser preciso formar o Arraial para a fatura das canoas no mesmo continente, em que de necessidade havia maior risco dos ataques do gentio, do que poderia suceder na Ilha, aonde não costumam invadir os viajantes, por não terem retiro fácil depois de cometida a hostilidade, o que não lhes sucede em terra firme, aonde mais a seu salvo acometem favorecidos do terreno e dos bosques, em que se embrenham, o que depois se verificou por experiência.

Não houve outro arbítrio se não fazer alojamento na terra da margem Oriental do Rio, cuja planície por então estava desalagada, e para efeito de se entrar à operação das novas canoas passaram as grandes no dia vinte ao amanhecer ao sítio que na parte referida se achou mais próprio para formar alojamento, para o qual se reservou parte suficiente dos índios, e a outra se destinou ao corte dos troncos que eram precisos, para deles se fabricarem as novas embarcações, e com felicidade se acharam os tais madeiros na vizinhança do alojamento, e de mais desta comodidade se encontrou também a abundância conveniente de víveres para o sustento,

assim de caça como de peixe; e só de um Lago ([193]) que se descobriu perto do Arraial, houve uma tal fertilidade de tartarugas que, além de ministrarem a maior parte do sustento a toda a escolta, ainda dele se tiraram, na despedida do sítio, as que bastaram para fornecimento de muitos dias de viagem.

Construído no dia referido e 21.10.1749 o Arraial, cingido de uma trincheira de estacarias, e faxina para reparo suficiente de qualquer invasão dos bárbaros, se guarnecia de noite aquela circunferência com sentinelas, que eram três, para fazerem sinal de qualquer movimento que se oferecesse, observando-se também o estilo militar de rondarem os Oficiais da escolta as ditas sentinelas para evitar algum descuido.

Doze dias ([194]) se passaram de alojamento sem neles haver sinal de gentio, até que, na madrugada de 03.11.1749, estando de fora da trincheira uma porção de índios abrindo o casco da canoa a fogo [serviço que só àquela hora é proveitoso, em razão de não haver vento, que é mui prejudicial à obra].

De repente se sentiram assaltados de gentio Mura que, favorecidos do escuro e espessura do mato, dispararam quantidade de flechas sobre os ditos índios, que se achavam com suas armas, e escoltados pelo Sargento-mor, Comandante, e Ajudante da Tropa. Nesta avançada, não houve ofensa na nossa parte, antes um dos nossos índios teve o acordo de poder empregar uma flecha em um dos inimigos, que avistou em parte que a luz do fogo lho fez perceber. Tocou-se a rebate, e posto todo o Arraial em armas [ficando guarda conveniente às canoas que estiavam no Porto] sucedeu que, ao sair um índio do seu

[193] Lago: Tapuru – 06°34’55,7” S / 62°17’49,7” O.
[194] Doze dias: 22.10.1749 a 03.11.1749.

alojamento acudindo ao rebate, o apanhou uma flecha por entre o osso da fúrcula ([195]) e o pescoço da parte esquerda, que logo o deixou sem vida. Botou-se um cordão de gente por fora à trincheira da parte acometida, e outro pelo mato com desígnio de se apanharem ao romper do dia em cerco onde fosse castigado o seu atrevimento; não teve efeito o projeto, porque os Muras, carregando o seu ferido que dava grandes brados, se acharam longe daquele sítio quando aclarou o dia.

Não houve lugar, na ocasião do ataque, de ter efeito o uso das espingardas, porque se não podia ver onde fazer pontaria; caíam as flechas, porém não se distinguia o vulto que as impelia; cessou ainda assim a flecharia, depois que, para aquela parte donde saíam, se disparou uma descarga de quatro armas.

Para se continuar o serviço da fábrica das canoas, foi preciso dobrar as sentinelas na trincheira e, quando era necessário ir ao mato buscar cipó, folhas, estopa, e outros materiais, sempre os índios iam escoltados, e só em uma ocasião apareceram os Muras em um corte de pau, porém, como foram vistos, e atenderam a disposição de armas, usaram da sua covardia retirando-se sem obrarem ação alguma.

Somente de noite rodeavam ao largo o Arraial, e não se resolveram mais chegar perto da trincheira, sem embargo que das portas para dentro, é que se abriram as mais canoas a fogo. Como aos índios trabalhadores era já mui custoso de dia lavraram madeira e de noite fazer sentinela, pareceu conveniente, depois de estarem cinco cascos de canoas abertos, que eram os precisos, mudar o Arraial para a parte mais acomodada, em que os desvelos noturnos nos fossem de menos trabalho.

---

[195] Fúrcula: clavícula.

Tomada esta resolução, se abandonou aquele lugar no dia 19.11.1749 no qual, com quatro horas de caminho Rio acima, se elegeu uma Ilha pequena com sua Praia onde, no dia 20.11.1749, se armaram somente os estaleiros em que se acabassem as cinco canoas, o que se efetuou sem a menor perturbação do gentio até o dia 01.12.1749, em que carregando-se as novas embarcações, se expediram no dia seguinte ([196]), de manhã as canoas grandes para baixo, preparadas de mantimentos, armas e lenha, para evitar o portar em terra a cortá-la, com ordem os soldados que as governavam de portarem na Aldeia dos Abacaxis, e aí esperarem a volta da escolta.

Esta ([197]), no dia 03.12.1749, pelas 08h00, principiou sua derrota Rio acima, no rumo de Oeste, e logo a Sudoeste rumo geral. Costeou-se à parte esquerda, que quase toda a ribanceira é de terra caída, e à parte direita deságua um Lago mui abundante de Peixe, o qual, ou seja guisado com temperos ou assado, não tem sabor a coisa alguma, razão por que os índios, no idioma da sua língua geral, lhe chamam Lago de Jerupari-pirá, que no Português quer dizer: Lago que tem peixe do Diabo. Não se sabe atribuir ao certo de que procede aquela insipidez tão extraordinária. Sendo já noite portaram as canoas em uma Ilha chamada de Santo Antônio ([198]): e em oito horas de caminho se andara três léguas nos rumos já referidos.

Em 04.12.1749, se prosseguiu viagem costeando à esquerda uma grande enseada de terra alagada, sendo a outra terra da margem direita de barreiras vermelhas.

---

[196] Dia seguinte: 02.12.1749.
[197] Esta: esta escolta.
[198] Santo Antônio: 06°46’31,4” S / 62°25’27,7” O.

No fim da dita enseada, deságua um Lago chamado Pirá Jacaré ([199]), defronte de cuja boca principia uma Ilha encostada à parte direita, que se dilatava até a meia enseada que se seguia. Defronte da ponta desta enseada, havia uma restinga de pedras, em que havia grandíssima correnteza, passada a qual, sendo já de noite, portaram as canoas na ribanceira da parte esquerda com 13 horas de caminho, em que se andara 4 léguas nos rumos do Sul a que se principiou, e logo a maior parte do caminho a Sudoeste, e se portou no de Oeste ([200]).

A 05.12.1749, se continuou viagem costeando à esquerda no rumo de Sudoeste e Sul, terra alagadiça; defronte desaguavam dois Lagos de terra que não alagava. Passada a enseada, se seguiam três Ilhas lançadas a rumo de Sueste ao qual se navegou pelos que fazia o Rio e, passando a enseada, se costeou à direita, e entrou já de noite por um canal entre a terra e uma Ilha, e se portou na ribanceira às 8 horas da noite, e em 15 horas de caminho, se andara cinco léguas.

No dia 06.12.1749, que sucedeu ser mui tempestuoso de chuva e vento, se continuou a navegar o canal referido nos rumos de Sudoeste e Sul, seguindo-se mais duas Ilhas à antecedente, e saindo a enseada, costeando à direita, foi visto um gentio na ribanceira encarando o arco para disparar flecha sobre a gente de uma canoa; porém andando mais destra a espingarda de um soldado em ser disparada por ele, não se sabe ao certo se foi ou não chumbado, porém é sem dúvida que não foi mais visto. Seguiu-se logo na mesma ribanceira uma restinga de pedras, em que, com algum trabalho, foi

[199] Pirá Jacaré: Carapanatuba.
[200] No de Oeste: 07°00’35,2” S / 62°48’03,1” O.

preciso sirgar ([201]) as canoas à corda, e acabada esta operação por ser quase noite, portaram as canoas em uma Praia de Ilha que havia no meio do Rio. Neste dia, em 6 horas de caminho, se andara nos ditos remos 2 léguas.

Dia 07.12.1749. Prosseguiu-se viagem costeando à esquerda no rumo de Susudoeste e Sul, e da margem direita deságua defronte da ponta da enseada um Lago, e logo mais adiante um Ribeiro de pouca entidade, e a este se seguia outro de pouca entidade também e, antes de chegar umas barreiras vermelhas, desaguavam dois Lagos também insignificantes. Passadas as ditas barreiras, fazia barra um Riacho chamado Marani ([202]), que teria de Boca [ao parecer] 50 braças ([203]), e a sua direção mostrava ser a Oeste. Continuando a derrota da parte esquerda no rumo de Lessueste, se achou a terra da ribanceira mais alta ([204]), e à vista da água várias vigias [à maneira de guaritas] cobertas de palha, em que o gentio costuma registrar o que passa pelo Rio, e quando descobrem as suas praias, para eles saírem a pescar; no fim desta margem mais alta deságua um Lago chamado das Piranhas. Deste lugar, já sobre a tarde, se avistaram umas Ilhas ([205]), por entre as quais se dividia o Rio em vários canais com uma tal disposição, a verdura do arvoredo representada na tranquilidade das águas oferecia aos olhos o mais agradável objeto que até esse passo se havia logrado. Já de noite, portaram as canoas na Praia de uma das Ilhas ([206]); com doze horas de caminho, em que se andara cinco léguas.

---

[201] Sirgar: puxar.
[202] Marani: Lago Puruzinho – 07°23’14,9” S / 63°00’01,8” O.
[203] 50 braças: 110 m.
[204] Terra da ribanceira mais alta: Humaitá.
[205] Ilhas: Salomão e Fausto.
[206] Ilhas: Ilha Fausto – 07°39’25,6” S / 62°56’18,2” O.

No dia 08.12.1749, por ser dedicado ao sagrado mistério da Conceição puríssima da Virgem Senhora, a cuja soberana proteção havíamos dedicado o Arraial da fábrica das canoas, de comum acordo se destinou a manhã deste dia a ouvir Missa somente e, com efeito, executado este projeto, se fez viagem só de tarde no rumo de Sueste e Sul, e com seis horas de caminho se andara duas léguas.

A 09.12.1749, principiando viagem, pelas 3 horas da manhã, se passou à parte esquerda do Rio, e foi prosseguindo caminho no rumo de Sul e, passada a primeira enseada, se continuou a Sueste na segunda, cuja ribanceira era alta de terra vermelha, e a meio barranco ([207]) saía uma fonte de água cristalina e de bom gosto, que se despenhava até o Rio; no fim desta terra desembocava um Lago, e defronte principiava uma Ilha, entre a qual e a terra mediava canal estreito e, passando ao mais largo, que era da parte direita, se navegou no rumo de Sueste, e logo ao Sul, onde portaram as canoas já noite na Praia de uma Ilha que havia no meio do Rio. Neste dia, em 12 horas de caminho, se andara 4 léguas nos referidos rumos.

No dia 10.12.1749, saindo da dita Ilha no rumo do Sul, logo se passou ao Sudoeste, e com três horas de caminho, em que se andara uma légua, se chegou neste rumo à Boca do Rio chamado Ji-Paraná ([208]) pelo idioma geral dos índios que, em Português, quer dizer Machado do Mar. Este nome lhe puseram os colonos por acharem neste Rio uns mariscos semelhantes às ostras ([209]), cujas conchas lhes serviam para cortar paus miúdos. Por ser este Rio o

[207] Meio barranco: Rio Maicimirim – 07°58’34,7” S / 62°52’02,0” O.
[208] Ji-Paraná: Foz – 08°02’51,7” S / 62°53’49,4” O.
[209] O autor refere-se aos índios de sua própria expedição que, na sua maioria, eram do Pará e conheciam as tais “*ostras*” de cujos cascos usavam para tal fim.

maior que, até este lugar, se havia encontrado desaguar no Madeira, foi preciso fazer nele algum exame para se individuar ([210]), quanto fosse possível, a sua direção, grandeza, e altura do polo em que deságua. Entrega este Rio as suas águas ao Madeira por entre uma ribanceira alta: divide-se em dois braços por lhe dar esta figura uma Ilha de pouca largura, porém de dilatado comprimento, que correndo com o rumo do mesmo Ji-Paraná, dizem ser necessário dois dias de viagem para a vencer. O canal da parte de Leste tem de largura na Boca entre a terra e a ponta da Ilha, 257 varas ([211]) portuguesas e, o da parte de Oeste, tem 177 ([212]), que todas fazem 434 ([213]) de Boca total do mesmo Rio, o qual navegando-se por espaço de duas horas mostrou ser o seu rumo Sueste, a Leste é a sua entrada.

Observou-se a altura, e se achou estar a sua desembocadura em 9° de Latitude Austral. Sobre a origem deste Rio se fará algum discurso quando se tratar do Rio Jamari que se lhe segue. Pelas 3 horas da tarde do mesmo dia se deixou a Boca do Ji-Paraná e, continuando derrota no rumo de Sudoeste, costeando a ribanceira esquerda de barreiras vermelhas as mais altas que até este passo se haviam encontrado; e sendo preciso atravessar o Rio para buscar a Praia de uma Ilha ([214]) encostada à parte Ocidental, se avistaram do meio do Rio no referido rumo umas serras, que representavam estar em bastante distância daquele lugar, e se averiguou serem aquelas, donde principiavam as Cachoeiras que de necessidade havíamos de encontrar.

---

[210] Individuar: individualizar.
[211] 257 varas: 282,7 m.
[212] 177 (varas): 194,7 m.
[213] 434 (varas): 477,4 m.
[214] Ilha: Assunção – 08°09’58,7” S / 63°01’57,6” O.

Portou-se com efeito na dita Praia já de noite, e com 4 horas de caminho no dito rumo se andara duas léguas.

A 11.12.1749 do mesmo mês de dezembro, saindo da referida Praia de madrugada no rumo de Sudoeste, se navegou à direita, e a 6 horas de caminho se achou a ribanceira, que se costeava, ser de pedra talhada e, logo no fim dela, desembocava um Riacho pequeno, que foi habitação dos gentios Torazes; que passaram vizinhas com os Muras, onde se lhes deu a guerra, de que já se fez menção. Defronte da ribanceira de pedra, na margem Oriental, desaguava um Lago ([215]) de pouca consideração. Fazendo-se no resto do dia caminho a Oessudoeste e Oeste, portaram as canoas na Ribanceira Ocidental ([216]) com 12 horas de viagem, em que se andaram 4 léguas, por se haverem encontrado neste dia formidáveis correntezas.

Dia 12.12.1749. Principiou-se a navegar a Oeste à parte direita, e a uma hora de caminho se chegou a uma ribanceira de pedra em que havia grande correnteza, e foi preciso retirar dela e buscar a margem esquerda, que se navegou com menos trabalho e, seguindo ao rumo do Sul, se achou desaguar por aquela parte um Riacho de pouca entidade. Fronteira à sua Boca, uma grande Praia, que já se ia povoando de arvoredo que, em breves anos, a constituirá Ilha: por entre ela e já a terra da parte direita se prosseguiu derrota no mesmo rumo do Sul, e antes de sair do canal se observou desaguar um Riacho, no qual esteve situada a Aldeia de Santo Antônio, e hoje se chama Aldeia de Trocano, de que já se fez menção.

---

[215] Lago: Igarapé das Abelhas.

[216] Ribanceira Ocidental: meio caminho entre Rio Aponiã e Igarapé Prainha.

Este Riacho se chama Aponiã, e por ele dizem haver boas terras para lavouras: não é caudaloso, e a sua direção é para Oeste. Logo se seguiu a passagem de 4 Ilhetas com suas praias, por entre as quais se dividia o Rio em vários braços, e pelo maior que era à parte direita saíram as canoas a enseada, e virando a ponta dela já noite portaram as canoas com onze horas de caminho, em que se andara 4 léguas nos ditos rumos de Oeste e Sul.

No dia 13.12.1749, ao rumo de Oeste, se principiou viagem por entre a terra da parte direita e uma Ilha chamada do Tucunaré, fronteira a ela era a ribanceira da parte esquerda de barreira vermelha, e no fim dela deságua o Lago chamado também Tucunaré; passada a Ilha deste nome, se seguiu logo outra, que se principia a formar em uma Praia no meio do Rio, por onde navegando ao Sul se avistou a Boca do Rio Jamari ([217]), para a qual se atravessou no rumo de Susudoeste, e pelas 10h00 se portou nela com 5 horas de caminho, em que se andaria 3 léguas sem correnteza. Este Rio Jamari é de maior nome no Pará, do que outro qualquer dos que deságuam no Madeira, e a razão por que este Rio tem grande abundância de cacau silvestre, que os moradores do Pará vêm colher no tempo de estar sazonado, juntando-se para este efeito quatro e cinco canoas para incorporadas resistirem às invasões dos Muras e, quando não pode haver esta sociedade, toda aquela grande colheita se perde, exposta ao uso dos bárbaros e desperdício dos animais. Entra-se neste Rio no rumo de Sueste, e depois a Leste até chegar ao Norte, encaminha-se outra vez ao Sueste, que será provável ter este por legítimo rumo. Esta conjetura se fez em 2 horas de caminho, em que se foi por ele acima logo que portaram as canoas.

[217] Boca do Rio Jamari: 08°26’57,0” S / 63°29’54,7” O.

Não tem correnteza de consideração: as suas águas são cristalinas e gratas ao paladar, especialmente dos que andavam habituados à água turva do Madeira, que nas do Ji-Paraná e agora nestas do Jamari acharam uma transitória recreação.

Deságua o Jamari no Madeira com 240 varas ([218]) portuguesas de largura na sua Barra, que se acha em 9°20′ ([219]) de elevação Austral, segundo constou pela observação do quadrante feita neste dia em horizonte bem proporcionado.

Nesta ocasião se discorreu a respeito das origens deste Rio e do Ji-Paraná, servindo de fundamento as notícias que davam dois moradores do Mato Grosso, que faziam viagem na escolta dizendo que, pelo rumo que levava o Madeira ao Poente, presumiam ser um dos dois Rios mencionados, um que com nome de Rio das Candeas tinha as suas cabeceiras ao Norte das do Rio Galera, que fazia Barra no Aporé, com a diferença que o Candeas de necessidade havia de cortar de Leste para Oeste a buscar o Madeira, a Leste de serrania geral, e a Oeste da mesma cordilheira; quase de Norte a Sul caminhava o Galera a entrar no Aporé; e o não haver nesta controvérsia é por se ter navegado todo, e o Candeas somente as suas cabeceiras.

Nesta dúvida se apelou para a experiência examinando toda a margem Oriental com atenção até se topar outra Barra de Rio, que igualasse com a dos dois antecedentes para dar mais opositores às origens do Candeas; aliás continuar no Ji-Paraná e Jamari a contingência referida. A seu tempo se tratará desta matéria com mais individuação e clareza.

---

[218] 240 varas: 264 m.
[219] 9°20′: 08°27′02,6″ S.

Dia 14.12.1749. Continuou-se viagem no mesmo dia saindo da Boca do Jamari e, no rumo de Sudoeste, pela uma hora da tarde, se costeou à esquerda, e às 4 horas da tarde indo a rumo de Sul sobrevieram umas trovoadas grandes, que obrigaram a tomar Porto na Praia de uma Ilha ([220]) encostada à margem esquerda, e ali se pernoitou. Andaram as canoas pouco mais de uma légua. A razão que houve para a demora de quase um dia no Jamari foi porque além das averiguações que nele se fizeram, requereram os índios a limpeza da sua roupa, por não haver tão cedo esperanças de achar água limpa.

No dia 15.12.1749, ao romper da manhã saindo da Ilha mencionada no rumo de Sudoeste se prosseguiu derrota costeando à esquerda e, passada uma pequena enseada, se entrou a navegar outra nos rumos de Sul e Sueste por entre uma Ilha e a terra, cuja ribanceira era de pedra que finalizava com uma restinga, em que havia grande correnteza, e para desvio dela foi preciso passar à direita; e no rumo de Sudoeste, ficando as pedras já pela popa, se passou outra vez à esquerda a horas de meio-dia, e no meio de uma pequena enseada de terra sólida desaguava um Regato ([221]), no qual logo à entrada esteve fundada a Aldeia já referida do Trocano, a primeira vez que se desceu a sua gente do mato, contiguo à segunda Cachoeira, de que depois se fará menção. Neste lugar se acharam ainda bastantes limões, laranjas bicaes ([222]) e outras frutas, que se produzem naquele lugar desde o tempo que ali houve a dita habitação. Daqui se buscou, no rumo de Sudoeste, uma Ilha grande, passada a qual portaram as canoas já noite na Praia da sua última ponta. este dia, com oito horas de caminho, se andara 3 léguas.

---

[220] Ilha: Maruins – 8°29’28,4” S / 63°34’02,9” O.
[221] Regato: 08°36’54,9” S /63°33’21,8” O, defluente do Jamari.
[222] Bicaes: agridoces.

Dia 16.12.1749. No rumo de Oeste se principiou viagem costeando à esquerda; defronte da Praia desaguava, da parte direita, um Ribeiro de pouca nota ([223]), e logo na mesma enseada um Lago ([224]). Prosseguiu-se caminho no rumo de Sudoeste em um dilatada enseada e, passando à direita para livrar de grandíssima correnteza, se caminhou a rumo de Oeste, e nele se portou em uma Praia que havia no meio do Rio, na qual havia imensidade de criação de tartarugas de que se fez bastante provimento, e foi a última fartura que ofereceu o Madeira desta espécie de peixe, pois a não há daí para diante, em que principiam as Cachoeiras. Neste dia, em 6 horas de caminho, se andara duas léguas e meia nos rumos referidos, sendo o principal Sudoeste.

No dia 17.12.1749 se principiou viagem no rumo de Sudoeste, costeando a direita de uma enseada, no fim da qual, ao voltar para outra, se achou uma correnteza tão violenta [resulta de uma restinga de pedras que ali havia] que por nenhum modo se pôde vencer: atravessou-se à parte esquerda e, vencendo-se alguns baixos de coroas de areia, se navegou um pequeno espaço a Oeste, e logo a Sudoeste e Sul uma mui dilatada enseada, no fim da qual entrando em outra a Sudoeste, se avistou neste rumo a primeira Cachoeira, e no mesmo se chegou a portar junto dela pelas cinco horas da tarde; em 8 horas do caminho se andara 3 léguas.

A ribanceira da enseada que ia topar na dita Cachoeira é de terra alta que principia em uma ponta de pedras da parte esquerda. Tem bom arvoredo, e mostrava toda porção de terra ser capaz de habitação e lavoura.

[223] Ribeiro de pouca nota: 08°37’05,2” S /63°34’55,5” O.
[224] Lago: Cujubim.

Breve Notícia das Serranias de que Procedem as Cachoeiras do Rio da Madeira

Como há de ser mui preciso neste Diário o falar repetidas vezes na cordilheira donde resultam as Cachoeiras do nosso Rio, pareceu conveniente antes de entrar a descrevê-las oferecer neste lugar uma ideal da extensão daquelas serranias assim pelo que constou ocularmente no progresso da viagem nas partes, em que ou pela sua vizinhança com o Rio, ou pela sua grande elevação mais ao centro se deixavam avistar, como também pela indagação que se fez dos rumos que traz desde a sua origem, segundo noticiaram pessoas fidedignas, que viajaram grande parte do dilatado terreno que elas ocupam.

Ainda que entre os Expositores sagrados se ofereça a questão, se existiam já ou não no mundo as serras e montes, que por todas as quatro partes cingem a sua grande máquina, antes do dilúvio universal; contudo, ou fosse obra da criação [que será o mais provável] ou desafogo da natureza, quando se viu oprimido o globo com aquela inundação geral das águas, sempre estes gigantes da terra que muitos chegam a competir com as nuvens, são objetos dignos de se admirar nelas a grandeza de Deus Artífice Supremo das maravilhas criadas: e assim todos sabem pelas histórias antigas e modernas, sacras e profanas, o quanto o mundo está povoado destes prodígios da natureza.

E passando dos termos expressivos aos figurados, em todas as Cartas Geográficas, ou sejam universais ou particulares, fazem os seus autores uniformes demonstrações das serras e montes mais célebres, que em diversas posturas se dilatam pelo antigo e novo mundo. Nesta certeza se tratará aqui somente das que fazem congruência ao intento acima expressado.

Os historiadores de melhor aceitação e os Geógrafos mais pontuais descrevendo e delineando a célebre Cordilheira dos Andes, lhe conferem a larguíssima extensão que há desde o Estreito de Magalhães até a Nova Espanha discorrendo por toda a costa de Chile, Peru e Istmo de Panamá, cuja vasta direção compreende mais de mil léguas de terreno; certificando ser a sua elevação em partes tão excessiva que dizem não a podem superar com o voo as mais ligeiras aves.

A esta muralha levantada pela natureza como para defender a terra das invasões do grande Mar do Sul, que dos empedernidos retiros da sua agigantada estatura se desentranham os tesouros de ouro e prata, que faz a opulência das Índias Ocidentais, que enriquece a Monarquia Castelhana, corresponde outra cordilheira não menos avultada na grandeza, nem menos abundante de preciosos metais e pedras finíssimas, brilhante adorno com que se esmalta a Real Coroa da Majestade Augusta Portuguesa, que fazendo frente ao Mar do Norte costeando todo o Brasil desde a Capitania do Ceará, caminhando ao Sul faz o Cabo de Santa Maria, Promontório que termina a ponta Setentrional, por onde desemboca o grande Rio da Prata no Mar do Paraguai.

Esta direção traz a serrania, quando em altura de 23° de Latitude Austral, logo ao Sul da Vila de Santos, lança outra cordilheira desde o lugar chamado Serra do Mar, que penetrando o sertão em vários rumos se ramifica por todo o continente das Minas Gerais e Goiás.

Nas vizinhanças da Cidade de S. Paulo principia esta serrania a fertilizar a terra com copiosas águas, dando [entre outros muitos] nascimento ao Rio Grande nomeado nas Cartas estrangeiras Paraná, o qual, caminhando a Oeste, se junta com o Paraguai,

não sem alguma competência no disputar a primazia de Madre Geral daquelas imensas águas: contudo ele perde o nome no Paraguai em altura de ... [omitido no original] graus de elevação Austral.

Na mesma serrania tem suas Origens o famoso Rio de S. Francisco que, recolhendo em si as águas de outros muitos Rios, que têm suas fontes na mesma cordilheira discorre com um meio círculo ao Norte, e se entrega ao Oceano Brasiliense entre o Cabo de Santo Agostinho, e a Cidade da Bahia em altura de ... [omitido no original]

Finalmente depois que desta Cordilheira nasce no Distrito de Goiás o célebre Rio Tocantins, que se engrossa com grande número de Riachos vertentes da mesma serrania, se encaminha esta ao rumo de Oeste, e como se fosse uma baliza terminante dos domínios que pagam fluído tributo ao Oceano, reparte em distância de mais de duzentas léguas as águas em caudalosos Rios, uns que buscam no rumo do Norte terminar seu curso no célebre e grande Rio das Amazonas, e outro para o Sul a fazer o Rio da Prata ou Paraguai, como se dará noticia individual em lugar mais oportuno.

No referido rumo de Oeste, fazendo vários meios círculos de montanhas, e lançando muitos braços para o Sul [não consta que também para o Norte], se vai dilatando a serrania até finalizarem os Campos dos Parecis, que deixa da parte do Norte paralelos às Fontes dos Rios Madeira e Jahurí, como a diante se fará mais distinta menção; e buscando a margem do mesmo Madeira, deixando o rumo de Oeste, acompanha este Rio no de Oesnoroeste por espaço de mais de cento e oitenta léguas. Voltando com o mesmo Rio para o Nordeste por espaço de sessenta léguas, forma as Cachoeiras, que adiante se descrevem, até que na altura de 9 graus de Latitude

Austral, em que deixa as primeiras, busca o rumo de Oeste, em cuja direção se perde de vista; e será provável se irá unir com as serras do Peru, que fazem a mencionada Cordilheira dos Andes.

A imensidade de Nações gentílicas que habitam a fragosidade ([225]) da parte superior e interior destas serranias com mais inclinação à sociedade das feras que à dos homens, pede um Tratado particular, que faria grande volume para se noticiar ao mundo a muita parte que ainda há daquele infeliz Paganismo, do qual neste Diário se fará memória breve onde for conveniente, como também da abundância de riquezas, de que nesta serrania tem havido descobrimentos, os quais ainda se espera continuem nas partes em que a mesma cordilheira é mais Ocidental no Distrito de que tratamos. Com o nome de cordilheira das Gerais ou Chapada Grande se apelida esta serrania pelos moradores do Cuiabá e Mato Grosso, e de uma ou outra denominação se usará no progresso deste Diário. (G. FONSECA, 1826)

[225] Fragosidade: áreas de penhascos.

Descrevem-se as Cachoeiras do Rio da Madeira Principiadas a passar no Dia 17.12.1749.
PRIMEIRA CACHOEIRA (Santo Antônio)

Chegando, no dia 17.12.1749, pelas 16h00, à vizinhança da Cachoeira chamada pelos índios Aroaya, e pelos Portugueses de S. João ([226]), se mandaram os índios mais experimentados em uma canoa a examinar qual dos canais, que fazia o Rio por entre morros de pedras, seria mais capaz de se poder passar com menos perigo: e pela informação que deram, se averiguou ser conveniente puxar as canoas pela margem esquerda e não pela direita, porque pelo meio ela impraticável; e da mesma sorte pela parte direita se fazia igualmente perigoso, em razão de ter já o Rio principiado a encher, e descarregar por aquela margem maior peso de correnteza do que pela esquerda: concordado este parecer se empreendeu no dia seguinte a passagem, que foi com trabalho, mas feliz sucesso.

Desde que se entrou a navegar o Rio da Madeira a este lugar da primeira Cachoeira, se achou serem ambas as margens alagadiças, que nos meses de cheia se inundam todos os anos em distância de uma e duas léguas para o centro de cada parte conforme a quantidade de água que chove nos invernos, que uns são mais copiosos do que outros, donde resulta a imensidade de Lagos, que na vazante do Rio ficam por ambas as margens, de sorte que sendo raras as partes em que a terra se levanta mais do ordinário [que nunca chega a mostrar uma légua de ribanceira alta] sempre se acham estas pequenas distâncias cercadas de Lagos, em forma que mais parecem ilhas do que terra firme; porém indo-se avizinhando à primeira Cachoeira já a ribanceira alta corresponde

[226] Aroaya, e pelos Portugueses de S. João: Santo Antônio – 08°48’05,9” S / 63°57’06,7” O.

com o centro, e não dá lugar a inundações, e nesta parte principiam as serras da cordilheira geral a quem navega Rio acima, e finalizam aos que rodam para baixo. E estas mesmas serras são as que se haviam avistado. Essas serras se dilatam por uma e outra margem a vários rumos, e por entre elas faz caminho o Rio Madeira, e como sejam compostas de morraria de pedra, assim mesmo oferecem as suas extremidades a correnteza do Rio, de maneira que na primeira Cachoeira se observou fazer a terra uma pequena enseada da parte Oriental composta de morros de pedras ([227]), os quais atravessando o Rio formam nele duas Ilhas, uma delas maior e com arvoredo alto em distância de 200 braças ([228]) da terra firme da banda esquerda, e outra menor e quase escalvada ([229]), que se opõe ao meio da correnteza do Rio. Da parte Ocidental principia uma dilatada enseada, e na ponta oposta à Oriental há semelhante pedraria da mesma qualidade e postura ([230]) que a já referida.

Por entre as duas Ilhas e as duas pomas de terra firme, rompe a correnteza do Rio oferecendo à vista um espetáculo igualmente formidável e alegre; porque atendendo à valentia, com que a água para atropelar os impedimentos que se lhe opõem em parte, se precipita dos penedos, e saindo por entre outros já despedaçados vai formando em diversos giros várias fenômenos em rodamoinhos ([231]) e fervedouros, até sonegar em remansos mui quietos nas enseadas, em cuja tranquilidade se está debuxando o arvoredo sempre viçoso das margens.

---

[227] Morros de pedras: Corredeira dos Macacos – 08°50’39,5” S / 64°00’56,31” O.

[228] 200 braças: 440 m.

[229] Escalvada: destituída de vegetação.

[230] Positura: localização.

[231] Rodamoinhos: redemoinho.

Tudo junto dá assunto à contemplação para o recreio; porém oferece aos viajantes horríveis objetos para o temor. Nestes termos, três são os canais que se acham nessa Cachoeira: pelo do meio ainda ninguém passou, nem pode sem acabar infalivelmente na empresa; pelo da parte direita, em tempo de seca, vai qualquer canoa sem perigo; porém, em tomando o Rio as primeiras enchentes, não resta mais que o canal da parte esquerda, que em tempo seco não tem água, e ainda na força de roda a cheia é por onde melhor se pode navegar. No tempo presente, como era princípio das primeiras águas, já neste canal havia a que bastava para se puxarem as canoas; o que se executou no dia 18.12.1749, depois de celebrar-se Missa em obséquio da Senhora do Ó, cuja festividade celebrava a Igreja.

Dois puxadouros se ofereciam pela parte referida ambos por entre pedras, porém com a diferença que, pelo primeiro, podiam ir as canoas carregadas levadas à sirga com grande cuidado; o que se venceu em 4 horas de trabalho: e chegando a um remanso junto ao outro puxadouro, se descarregaram as embarcações, e conduzidas as cargas por cima de imensidade de pedraria em distância de 200 braças ([232]), se deixaram em parte conveniente, aonde já sem perigo se havia de embarcar.

Feito este serviço, se entrou na diligência de transportar as canoas pelo último resto do canal, que era a quebrada de um morro, por onde saía água em altura de dois palmos com pouca correnteza, e teria de distância 30 braças ([233]); para o que foi preciso fazer estivas de madeira para salvar as canoas de alguma ruína, que lhes podia suceder nas pontas das pedras, que ainda não estavam cobertas.

---

[232] 200 braças: 440 m.
[233] 30 braças: 66 m.

Com esta prevenção se puxaram as canoas com bom sucesso, e ficaram por toda a tarde transportadas a lugar seguro já livre dos perigos deste primeiro impedimento, e cada uma com a carga que lhe pertencia para no dia seguinte fazerem viagem.

A 19.12.1749, já dia claro, se principiou viagem pelo remanso que havia entre o resto da Ilha e a terra firme da parte esquerda no rumo de Oesnoroeste; e em menos de meia hora costeando a Oeste se avistou a Cachoeira pela parte de cima, em que mostrava os primeiros princípios da água que cabia entre duas Ilhas e o Canal da parte direita, que na verdade fazia muito mais funesta representação do que a já referida. Costeando a mesma margem esquerda, se acharam a uma hora de caminho, indo no rumo de OSO, encostados à terra, 2 morros de pedra, um dos quais formava uma Ilha, e dela se prolongavam pedras até meio Rio, aonde fazia bastante correnteza, que se venceu a remo [...]. Desta parte, se atravessou à direita, costeando a qual se topou ainda à vista do morro antecedente outro mui semelhante, menos em formar Ilha, porém maior correnteza, que se não pode vadear se não a corda e com algum perigo: neste lugar havia na terra firme muitas árvores de cacau frutífero e já quase sazonado, e muito castanhal, e outras árvores de frutas do mato, que os índios comem. Vencido este passo, se principiou a ouvir o estrondo das águas da célebre Cachoeira chamada Gamon ([234]), e costeando a mesma parte direita nos rumos do Sudoeste e Sul, levando já por guia o ruído das referidas águas se avistou na volta do SSE aquele promontório de água, que se despenhava por toda a largura do Rio, e no mesmo rumo chegamos a ela pela 16h00: e em 6 horas de caminho se andaram 3 léguas desde a 1ª Cachoeira até esta.

---

[234] Gamon: Teotônio – 08°51’31,3” S / 64°03’51,9” O.

SEGUNDA CACHOEIRA (Salto do Teotônio)

Da parte Oriental e Ocidental forma o Rio duas enseadas correspondendo uma a outra, de sorte que parece se fecha o Rio em um círculo igualando as pontas de cima fronteiras uma a outra no rumo de Noroeste e Sueste.

Ambas estas pontas se formam cada uma de um morro de pedra sólida, e se comunicam ambas, fazendo como uma muralha desmantelada, por cujas ruínas, precipitando-se a água do Rio com furiosa violência, resulta um espantoso estrondo, que a haver nas suas margens povoações, seria provável padecerem os seus habitantes à surdez que dizem sucede aos que vivem junto das catadupas do Nilo.

Neste impedimento que acha o Rio e rompe com tão furioso estrépito, não há caminho algum para os homens vencerem este passo por canais ou remansos; porque estes não os há junto às pedras, e aqueles se não percebem porque, entre as quebradas dos rochedos, tudo são fervedouros de água, que apenas se chegou a eles qualquer tronco por corpulento que seja, em um instante o sorve, e com brevidade o expele e logo torna a sumir, até que, daí a tempo, o lança em redemoinhos de água, em que anda detido em giros por muitos dias até haver maior enchente, que lhe faça caminho para sair daquela represália. De uma a outra ponta, poderá haver de Longitude e de Latitude de água precipitada 250 braças ([235]).

A altura da queda em partes mostrava nesta ocasião em que já crescia o Rio, ser no mais alto até 16 braças ([236]) fazendo de longe a estimativa.

[235] 250 braças: 550 m.
[236] 16 braças: 35,2 m.

Como a furiosa correnteza que despede das quedas que dão as águas pelos rochedos, encosta à parte direita do Rio, porque topa com uma Ilha e Praia que, no meio da enseada, se lhe opõe, e dá passagem ao maior peso da água entre a terra da mesma parte direita e a Ilha, tomaram as canoas o caminho da margem esquerda, e portaram em uma enseada pequena, donde como era inútil a diligência de explorar canais, se descarregaram de tudo e, depois de transportados os mantimentos e trastes por terra, rodeando o morro por espaço de 600 braças ([237]), se puxaram pelo mesmo caminho as canoas por terra sobre estiva de madeiros, em cujo trabalho se gastou dois dias ([238]); e porque algumas canoas se desconjuntaram no puxadouro, em que havia uma elevação de terra donde foi preciso maior impulso para as mover, se gastou outro dia ([239]) para as refazer do dano, dando o mato vizinho estopa em um pau chamado Jacepocaia, e se lhe tira entre a casca e tronco, e só com o pequeno benefício de desfiar aquela como membrana e enxugar o desfiado fica capaz do ministério a que se a aplica, e de outro pau chamado Cumaá se tirou o suco que serviu para brear ([240]), e é ainda melhor material que o mesmo breu para estancar as costuras, que se calafetaram com a referida estopa.

A terra contígua ao morro da parte direita, que lança a penedia de que se forma a Cachoeira, é de elevação de serra, e assim vai correndo para o centro, e a extremidade dela acaba na ponta do Noroeste em que fecha a Cachoeira.

Na ribanceira da enseada da parte direita antes e depois de passada a Cachoeira, há uma qualidade de

[237] 600 braças: 1.320 m.
[238] Dois dias: 20 e 21.12.1749.
[239] Outro dia: 22.12.1749.
[240] Brear: calafetar com breu.

terra de tão extravagante qualidade, que dela unicamente se sustentam os animais quadrúpedes e voláteis ([241]) que habitam por aqueles bosques, de sorte que as Antas, Javalis, [...] Papagaios, Araras, Mutuns, e outros desta espécie, que se apanham para sustento dos viajantes, não se lhes acha nos buxos e papos outra coisa que manifeste a sua nutrição mais do que a referida terra, e nela se acham comendo muitas vezes os animais e já é conhecida esta qualidade de terra pelas covas que deixam os que dela se mantêm.

O gosto desta qualidade de caça é mais insípido do que ordinariamente tem a que se sustenta de plantas e frutas do mato. O peixe, desde que se entrou nas Cachoeiras, é de muito melhor sabor do que aquele que se pescava antes de chegar a este Distrito.

Somente a água é ainda mais barrenta pelas Cachoeiras do que antes de chegar a elas; e para se beber sem escrúpulo de que os intestinos se reformem de barro, é preciso nas vasilhas em que se toma água lançar-lhe uma porção de pedra-ume ([242]), a qual tem a virtude de fazer precipitar todo o lodo por sutilíssimo que seja, e deixa a água clara, a qual assim bebida é de muito bom gosto, porém sempre lhe fica a qualidade de pouco diurética.

---

[241] Gênesis VII, 13-14: Naquele mesmo dia, Noé entrou na arca com seus filhos Sem, Cam e Jafé, e com eles sua mulher e as três mulheres dos seus filhos. Juntamente com eles, entraram os animais selvagens, segundo as suas espécies, os animais domésticos, segundo as suas espécies, os répteis que rastejam pela terra, segundo as suas espécies, e todos os animais voláteis, todas as aves, tudo quanto possui asas, segundo as suas espécies.

- Animais voláteis: uma das cinco classes em que se dividiam os vertebrados, de sangue quente, a qual compreendia animais voláteis, bípedes, ovíparos, de corpo coberto de penas, bico córneo e sem dentes.

[242] Pedra-ume: sulfato de alumina e potassa.

Acha-se esta Cachoeira na altura de 09°40′ ([243]) ao Sul da Equinocial, e não se tomou a altura na primeira Cachoeira por não haver horizonte capaz para se fazer observação com o quadrante.

A 23.12.1749, se principiou viagem costeando a parte esquerda no rumo de Sudoeste, e nele com pouco mais de uma hora de caminho, se achou haver uma Cachoeira já quase cobertas as pedras de que se compõe; razão por que foi fácil o vadeá-la, e se acharam canais à parte direita e esquerda, por onde com pouco trabalho se puxaram as canoas à corda. Da margem esquerda do Rio sai, neste lugar, uma ponta de pedra, que se dilata formando vários morros até atravessar o Rio à parte direita que tem três Ilhetas ([244]) formadas da mesma pedra, que tem bastante arvoredo silvestre e, por entre estas Ilhas e a terra firme, se navegou na forma referida por espaço de meia hora no rumo do Sul e Susueste; e indo já a remo, costeando a enseada, se tornou no Sul e Susudoeste e, no fim da enseada, se acha uma Ilha ([245]) cercada de pedras em partes de figura quase redonda no meio do Rio, e oferece passagem por entre ela e a terra firme de uma e outra parte sem correnteza nem trabalho.

Passada a Ilha, se continuou viagem virando a ponta da enseada ao rumo de Oessudoeste, e costeando a Oeste se achou ser a ribanceira, que principiava na referida ponta, uma parede de pedra talhada a prumo de bastante altura, e logo uma correnteza grande, procedida de umas pedras ([246]), que da mesma margem saíam até o meio do Rio, e se passou sirgando a corda com pouco trabalho.

[243] 09°40′: 08°51′ S.
[244] Ilhetas: 08°53′23,5″ S / 64°05′20,2″ O.
[245] Ilha: 08°55′13,3″ S / 64°05′21″ O.
[246] Pedras: 08°58′41,3″ S / 64°06′16,3″ O.

Seguindo o mesmo rumo de Oeste, e passando a sudoeste costeando a mesma parte direita, se topou com uma Cachoeira ([247]) semelhante à antecedente, composta de várias Ilhetas rodeadas de pedras, que se dilatavam de uma a outra parte do Rio quase Noroeste e Sueste; e como a água cobria já grande parte das pedras, nos deu passagem entre a terra firme da parte direita e uma Ilheta, sirgando com pouco trabalho, e o mesmo sucedeu às outras canoas da conserva que tomaram à parte esquerda; com que se veio no conhecimento de que tanto a presente Cachoeira e a antecedente tem passagem com facilidade por uma e outra parte do Rio entre a sua ribanceira e os Penedos. Daqui se foi costeando no mesmo rumo até uma enseada pequena, em que já noite portaram as canoas da mesma parte direita, e em 9 horas de caminho se andara três léguas.

TERCEIRA CACHOEIRA (Morrinhos)

No dia 24.12.1749, se principiou viagem no rumo de Oessudoeste, atravessando à parte esquerda para livrar de uma correnteza que havia passada a ponta da pequena enseada, em que se pernoitou, procedida de umas pedras, que em pequena distância de terra apareciam fora da água porém costeando no rumo de Sudoeste uma mediana volta, se topou no meio dela com pouco mais de hora e meia de caminho com uma ponta de pedras, que se estendia até quase meio Rio, em que havia grande correnteza, a qual se passou à sirga; e costeando no mesmo rumo, por espaço de hora e meia, chegamos à Cachoeira chamada pelo idioma dos índios ... [omitido do original] presentemente respeitando a celebridade do nascimento de Cristo Senhor nosso se apelidou Cachoeira do Natal.

---

[247] Cachoeira: 08°59’41,7” S / 64°08’34,8” O.

Em três horas de caminho, se andara uma légua. Consta esta Cachoeira de duas Ilhas de pedra ([248]) com arvoredo espesso, que ambas atravessam o Rio no turno de Noroeste e Sueste; das ribanceiras Oriental e Ocidental correspondentes a estas Ilhas, sai quantidade de pedraria, que ocupa um e outro canal entre as Ilhas e a terra firme, razão por que se oferece grande dificuldade na passagem de qualquer deles em Rio que não esteja cheio. O espaço que medeia entre uma e outra Ilha também é povoado de penedia, por onde se precipita o Rio com a maior força da sua correnteza; e por esta causa é intratável a subida ou descida por semelhante parte. Nestes termos, tendo à vista um objeto, que por todos os lados parecia formidável, noticiaram os práticos que à parte esquerda é que costumava haver passagem mais favorável, e nesta consideração se expediram os guias a examinar o canal que, com efeito, se achou em termos de se passarem as canoas em meia carga, por não estarem ainda de todo bem cobertas as pedras por onde se oferecia caminho. Descarregadas as canoas na forma referida, se executou o transporte delas, e por todo aquele dia ficaram da outra parte da Cachoeira, cada uma com a carga que lhe tocava, com o que se venceu uma grande correnteza, que restava na enseada e, concluída, portaram as canoas na ribanceira da parte esquerda. Logo que amanheceu, se buscou lugar acomodado para celebrar Missa, e não se ofereceu outro mais apto e a propósito, do que uma pequena Praia que havia na Ilha da parte do Noroeste, já salva a Cachoeira; e para aquele lugar se atravessou o Rio, no dia 25.12.1749, pela manhã, até o sítio mencionado, em que se ouviram as três Missas permitidas na celebridade do Sagrado Nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo.

---

[248] Ilhas de pedra: 09°01’43,3” S / 64°12’04,4” O e 09°02’01,0” S / 64°11’41,2” O.

Neste dia 25.12.1749, pelas 15h00, se continuou viagem atravessando à parte esquerda e costeando no rumo de Oeste, Oessudoeste, e Sudoeste, foi preciso com três horas de caminho atravessar à parte direita, aportar em uma pequena Praia; o que se executou já de noite, e se andara nas ditas três horas légua e meia.

A 26.12.1749 depois de se ouvir Missa, se principiou viagem às sete horas no rumo de Susudoeste, atravessando à parte esquerda, e costeando ao Sul entre uma grande Ilha ([249]) e a terra se navegou outra vez ao Sudoeste até chegar a uma ponta de pedra em que principiava uma dilatada enseada, na qual se encontraram três Ilhas ([250]) que corriam ao comprimento do Rio, por entre as quais havia grande correnteza, a qual se embravecia em partes onde nas pontas das mesmas Ilhas topavam pedras; e sem embargo destes embaraços, se portou já noite em uma Praia no meio do Rio contígua à última das ditas três Ilhas, e em dez horas de caminho se avançaria dele 4 léguas.

No dia 27.12.1749, se continuou viagem atravessando à parte direita do Rio; e no rumo de Oeste se foi costeando por espaço de uma hora, e depois se navegou a Oesnoroeste, e logo outra vez a Oeste, e deste rumo se foi passando em breve espaço ao do Sudoeste e Susudoeste; e nesta volta se avistaram umas serras altas, que mostravam correr de Leste a Oeste, na ponta de uma das quais se achava a Cachoeira para onde se dirigia a derrota, na qual se passaram duas Ilhas, uma da parte direita do Rio que se prolongava ao meio dele, e outra à parte esquerda junto à terra, e corria com a volta da enseada; e continuando esta no mesmo rumo de

---

[249] Ilha: Liverpool – 09°06’42,7” S / 64°20’11,1” O.
[250] Três Ilhas: 09°11’57,5” S / 64°24’32,6” O.

Sudoeste, se avistou a 4ª Cachoeira, e portaram as canoas à parte esquerda já noite em uma pequena Praia junto à ribanceira; e em dez horas de caminho se andara neste dia 4 léguas.

QUARTA CACHOEIRA (Caldeirão do Inferno)

Chegou o dia 28.12.1749 e, depois de se celebrar Missa, se costeou à parte direita uma pequena enseada ao Sudoeste, e a ponta em que terminava se compunha de pedras que avançavam até ao meio do Rio, por entre as quais se navegou com bastante trabalho contra uma grande correnteza que havia neste lugar; e logo que se voltou a ponta, portaram as canoas junto à Cachoeira chamada pelo idioma dos índios Guará-açu ([251]), que quer dizer Guará Grande [Guará é um pássaro do tamanho de uma gaivota, e todas as penas de que se veste são de cor escarlate mui vivo], e ali se esperou o exame dos canais para saber-se por qual era mais conveniente passar.

Compunha-se esta Cachoeira de um labirinto de Ilhas cercadas de morraria de pedras, que atravessam o Rio de uma a outra parte no rumo de Noroeste e Sueste, em distância de quase meia légua, que tanta largura faz o Rio naquele lugar, porque forma duas enseadas ou baías de ambas as partes correspondentes na concavidade.

Quatro Ilhas têm a sua postura ao comprimento do Rio, que faziam frente à imensidade de outras mais pequenas que mediavam aos vãos, seguindo o mesmo rumo em distância de quase três quartos de légua em Latitude todas de rocha viva, em cujas superioridades produzem arvoredo cerrado e sumamente agreste.

[251] Guará-açu: Cachoeira do Inferno – 09°15’57,0” S / 64°38’50,6” O.

Todas ramificam de si tanta cópia de penedos, que não tem o Rio desafogo algum, mais do que por entre imensidade de pedras fazer vários precipícios, e destes resultarem redemoinhos de água que costumam ser sumidouros de tudo o que neles se mete, ou seja canoa, pau, ou outro qualquer corpo capaz de padecer a desgraça de ser levado ao fundo com incrível violência. Em tempo que o Rio está de meia enchente, e até esta ser completa, que estejam muitas pedras, ou todas cobertas no canal entre a terra do Sudoeste e a Ilha imediata, há por este lugar suficiente passagem; porém na ocasião presente em que a água principiava a crescer, tudo por esta parte eram precipícios de água e sorvedouros. Pelos canais do meio não havia que tratar por ser mais formidável a saída das águas com a violência de toda a correnteza, razão por que se buscou o recurso de se explorar o canal da parte de Noroeste, e nele costeando a Ilha contígua se achou passagem, mas a mais trabalhosa que até este lugar se havia experimentado.

Três são os canais que, por entre as quatro Ilhas, fazem passagem no Rio com a violência mencionada; porém como em distância de 50 braças ([252]) pouco mais ou menos se lhe opõe uma Ilha de pedras que atravessa o Rio no mesmo rumo de Noroeste e Sudoeste, nela quebram as águas a fúria com que rompem por entre os penedos dos canais referidos; e pela parte inferior da mesma Ilha faz a água um sossegado remanso, pelo qual atravessaram as canoas à parte do Noroeste; e costeando a Ilha que corre ao comprimento do Rio, se acham nela duas pontas de morros de pedras, por entre as quais se puxaram as canoas, em cujo serviço se gastou a tarde do dia 28.12.1749, e ali se esperou o seguinte para continuar a passagem de maior perigo.

[252] 50 braças: 110 m.

No dia 29.12.1749, se navegou pelos remansos que mediavam entre as correntezas da terra firme e da Ilha, e se intentou a passagem de uma ponta de pedras, que havia em outra Ilha fronteira à mencionada, por onde se podiam puxar as canoas em meia carga, e deste transporte passava a um remanso mui dilatado, que mediava entre este lugar e outras Ilhas da parte de cima, e por ele se podia passar sem perigo à outra margem do Rio a vencer o último salto que nela se oferecia; porém, ao varar a primeira canoa em meia carga, havendo desordem nos índios em puxar pelas cordas sem que os mandassem, pois ainda não estava desviada de uma pedra em que fazia o maior cachão de água, a fizeram montar com impulso intempestivo de proa em cima da pedra, e logo inclinando o todo para a parte da correnteza, se encheu de água, de sorte que não houveram forças para a sustentar.

Largaram-se as cordas e, em um instante, levou a correnteza a canoa até um remanso que fazia detrás de outra Ilha, onde com toda a diligência se achou aboiada; rebocou-se para terra, descarregou-se, e desalagou-se sem nela haver mais perda que molhar-se o trem que nela havia embarcado, e a razão de ser este sucesso menos funesto do que podia acontecer na perda de tudo, foi ser a canoa [como também eram as mais] fabricada de pau que não vai ao fundo em semelhantes acasos.

Por ocasião desta desordem, foi preciso demorar o dia 30 e 31.12.1749 para se enxugar roupas e beneficiar os mantimentos que se haviam molhado, e no dia 1° de janeiro do novo ano de 1750, se mudou de derrota passando outra vez à Ilha, que no dia 29 se havia costeado, e descarregando de tudo, as canoas passaram à corda duas pontas de pedras, em cujo trabalho se gastou até as 4 horas da tarde, tempo em que, pelo remanso que havia entre o

grosso da Cachoeira e as últimas Ilhas de pedra, se atravessou à parte Oriental do Rio, e ficaram portadas as canoas junto do último impedimento desta Cachoeira, que era um canal entre morraria de pedra que saía da terra firme, e outro semelhante promontório, que se comunicava de uma das Ilhas em que finalizava o labirinto das que compunham esta trabalhosa Cachoeira.

Chegando o dia 02.01.1750 se descarregaram de todo as canoas, e com bom sucesso se puxaram por cima das pedras mal cobertas do canal, onde foi preciso fazer estivas de madeiras grossas para evitar o dano que podia resultar das pedras, e para suavizar uma pequena elevação que elas faziam em distância de cinco braças.

Transportadas as canoas, e já carregadas da outra parte da Cachoeira, se entrou a navegar pelas duas horas da tarde do mesmo dia, costeando a terra da mesma parte Oriental. Desde a primeira passagem até esta última, haverá meia légua de Longitude, e um terço de Latitude.

QUINTA CACHOEIRA (Jirau)

No mesmo dia, pelas três horas da tarde se continuou, com efeito, viagem costeando à esquerda no rumo de Oeste, e logo a Sudoeste se avistou, à parte direita do Rio, umas serras que lhe faziam margem, e corriam para Oeste: eram de bastante altura, e povoadas de áspero arvoredo mui serrado; e chegando a uma enseada já no rumo de Susudoeste, se encontrou uma mui furiosa correnteza ocasionada de uma restinga de pedras, que com grande trabalho se passou sirgando as canoas e, tomando o rumo do Sul, se avistou a Cachoeira chamada ... [omitido no original] e se chegou a ela com 4 horas de viagem.

É esta Cachoeira ([253]) a mais terrível que até aqui se havia encontrado; porquanto continuando as serras antecedentes à margem direita deixam neste lugar tão grande e desordenada porção de penedos por toda a largura do Rio, que não dão outra passagem às águas, mais do que elas podem fazer atropelando aquela descomposta máquina por mais de 800 braças ([254]) de comprimento sem canal algum por onde se pudesse passar canoa, ainda que fosse à custa de todo o trabalho; em cujos termos não houve outro arbítrio, senão o descarregar as canoas e vará-las por terra pela margem esquerda até salvar toda a referida distância de impedimento. Dois dias se gastaram em estiva o caminho de troncos para sobre eles rolarem as canoas, e como a terra era com bastante elevação, e semeada de penedos em distância de 1/3 de légua, se consumiram outros 2 dias em transportar as canoas e suas cargas, em cujos termos no dia 7 é que houve lugar de prosseguir viagem, levando 4 dias ([255]) de imenso trabalho esta Cachoeira importuna. Com efeito, no dia 07.01.1750, às 06h00, se principiou viagem no rumo do Sul costeando à esquerda, e logo se topou com uma restinga de pedra [relíquia ainda da Cachoeira antecedente] bastantemente custosa de passar, porém, vencida que foi, se costeou a Oeste uma dilatada enseada, que à parte direita continuava a mesma serrania, mas de menos altura que a antecedente, e seguia o mesmo rumo de Oeste. Acabada a dita enseada, se entrou a costear outra no rumo do Sul, no princípio da qual da mesma parte esquerda havia na ribanceira a célebre terra, que costumam comer a aves: logo se passou a Sudoeste, e no rumo de Sueste com 10 horas de caminho portaram as canoas já de noite, e se andara 3 léguas.

---

[253] Cachoeira: Jirau – 09°19’32,8” S / 64°43’52,2” O.
[254] 800 braças: 1.760 m.
[255] 4 dias: 3 a 06.01.1750.

SEXTA CACHOEIRA (Três Irmãos)

No dia 08.01.1750, pelas 06h00, se principiou viagem no rumo de SSE, e logo SE, e SO por duas enseadas no fim das quais se entrou uma grande Ilha ([256]), que dividia o Rio em dois canais: o da parte direita se via embaraçadíssimo com morros de pedra, por onde despedia a água com tal violência, que se encontrando com a que saída do canal da parte Oriental resultava uma rápida e furiosa correnteza, que da ponta da Ilha se dilatava Rio abaixo em bastante distância. Costeando à parte esquerda, se entrou com bastante trabalho o que por ela se seguia no rumo de Susudoeste; e com 10 horas de caminho se andara duas léguas, e portaram as canoas na Ilha referida já de noite. Dessa Ilha e da terra firme de uma e outra margem saem as pedras, que fazem a Cachoeira chamada Arapacoá ([257]), razão por que, no dia seguinte, que se contam 9, se continuou pelo mesmo canal no rumo de Susudoeste e Sudoeste, costeando a Ilha até chegar à última ponta, onde é o grosso da Cachoeira, em cujo lugar se repartem as águas para os dois canais referidos e, ao sair do que se navegava, se passou à Cachoeira a remo, vencendo somente as correntezas, que resultavam das pedras já cobertas de água, por cuja razão se facilitou aquele passo, sem mais trabalho que o referido de remo. Desde a ponta da Ilha da parte Ocidental, corria ao longo do Rio, a mais alta serrania que até aquele lugar se havia notado. Seguiam estas serras a mesma direção que as antecedentes de Leste para Oeste, e com elas pela ribanceira da parte direita se foi costeando à esquerda no mesmo dia 09.01.1750 no rumo de Oeste, Oesnoroeste e Noroeste; e com 10 horas de caminho se andaram 2,5 léguas.

---

[256] Grande Ilha: Mutum – 09°35’16,3” S / 64°54’07,6” O.
[257] Arapacoá: Três Irmãos – 09°35’22,0” S / 64°55’31,9” O.

A 10.01.1750, se principiou viagem costeando à esquerda no rumo de Oessudoeste, continuando as serras da parte direita a direção acima mencionada. Por uma quebrada que elas faziam, corria um Ribeirão, na boca do qual se achavam seis canoinhas de casca de pau postas em resguardo, indício certo de que no interior daquele lugar havia gentio, que nas tais canoinhas navegavam o Rio, quando lhes era necessário. No mesmo lugar se lhe deixaram e continuando viagem já ao Sudoeste com 4 horas de caminho, em que se andara légua e meia, se esconderam as serras para o centro no seu rumo de Oeste. Prosseguiu-se viagem a Oeste deixando no meio do Rio, depois de passadas as serras, uma grande quantidade de pedras ainda mal cobertas, que ocasionavam grande correnteza e, vencida esta, se deu princípio a passar as primeiras correntezas, que resultam da Cachoeira que se achava próxima.

SÉTIMA CACHOEIRA (Paredão)

Não foi possível naquele dia ou tarde dele avançar mais caminho do que levar as canoas à sirga por duas pontas de pedra com grande trabalho, e se portou em uma pequena enseada com dez horas de jornada, em que se andara duas léguas e meia. No lugar em que se ofereceu a primeira ponta de pedra acima mencionada, na margem esquerda, sai um canal grande entre a terra firme e uma Ilha ([258]) que se prolonga ao comprimento do Rio, a qual tem por fundamento rocha viva que, lançando para um e outro canal quantidade de pedras de monstruosa grandeza, deixa o da parte Ocidental intratável à navegação, por que a Lagoa nele não tem outro desafogo mais do que precipícios em tão confusa postura, que nem a vista podia fazer exame daquele intrincado passo.

[258] Ilha: 09°34’58,6” S / 65°09’29,5” O.

O canal da parte esquerda, que seguimos, o povoou de sorte sem penedos que, despedida deles a água com grande fúria, se ia encontrar com a que corria junto à ribanceira também de pedra com restingas que, do encontro destas duas furiosas correntezas, resultava uma série continuada de sumidouros, que cada instante uns em cachões, e outros sumiam ao fundo as águas, e tudo o mais que pudessem atrair. Por espaço de um terço de légua, se dilatava este espantoso caminho e, passado ele, se oferecem logo três Ilhetas de rochedo, onde batem as águas precipitadas do grosso da Cachoeira chamada Paricá ([259]), e por entre as Ilhetas correm tão furiosas, que a acrescendo-lhes o encontro de umas com as outras, ocasionam terríveis correntezas e fervedouros, como os antecedentes, que já à vista dos precipícios da Cachoeira e estrondo que delas resulta, fazem mais formidável aquele fluído espetáculo. Donde se remata a enseada que principia na primeira ponta de pedra acima mencionada, se levanta um promontório de agigantados penedos que, dilatando-se até meio Rio, dão lugar por algumas quebradas que a água faça precipitado caminho por elas. Na mesma direção destes penedos, se segue uma Ilha de pedras lançada ao comprimento do Rio, entre a qual e os penedos, em distância de 300 braças ([260]), há o maior canal intratável já naquela ocasião em que as águas tinham crescido até quase meio barranco. Entre a Ilha e a terra firme da parte dos penedos, havia outra saída às águas, porém de iguais precipícios ao canal da parte esquerda: e haverá de distância aqui de uma e outra margem 900 braças ([261]) com pouca diferença, e o seu rumo é de Leste a Oeste e neste corriam as Ilhas já mencionadas.

---

[259] Paricá: Paredão – 09°33’50,6” S / 65°10’18,6” O.
[260] 300 braças: 660 m.
[261] 900 braças: 198 m.

A 11.01.1750, se continuou viagem levando as canoas à sirga junto à ribanceira que, por ser de pedra, deu um trabalho incrível este passo, no qual se consumiram 6 horas até chegar junto aos penedos da parte esquerda pela qual se costeou, e se andara ½ légua de caminho. Recolhidas as canoas a um comorozinho ([262]) que saía por detrás dos penedos, se transportou a carga delas para a outra parte da Cachoeira por caminho que se fez por terra, que teria 400 braças ([263]) de distância; e este foi o serviço que se pôde fazer no resto do dia referido.

A 12.01.1750, estivou de madeira uma quebrada que havia nos penedos, mais próximos à terra da mesma parte Oriental, por onde corria alguma água que, por pouca, não trazia violência de consideração, que deu lugar a se puxarem as canoas, que por toda a manhã ficaram da parte de cima da Cachoeira, com assaz trabalho grande e muita vigilância para evitar algum perigo. Pelas duas horas da tarde do mesmo dia, se continuou viagem no rumo de Noroeste, costeando à esquerda, e se avistou à direita uma serra ([264]) que seguia o rumo das antecedentes, ainda à vista da Cachoeira. Passou-se ao rumo de Oeste, e depois de uma grande correnteza que resultava de umas pedras que havia no meio do Rio, portaram as canoas com 3 horas de caminho, em que se andara 1,5 léguas.

OITAVA CACHOEIRA (Pederneiras)

No dia 13.01.1750, se prosseguiu derrota costeando à esquerda no rumo de Oeste e, com pouco mais de 4 horas de caminho indo já no rumo de Sudoeste, se encontrou com a Cachoeira chamada Maiari ([265]),

[262] Comorozinho: pequena elevação.
[263] 400 braças: 880 m.
[264] Serra: Serra do Candomblé.
[265] Maiari: Pederneiras – 09°31’29,3” S / 65°19’47,7” O.

que consiste em uma grande porção de pedras que atravessam o Rio de uma e outra margem no rumo de Leste/Oeste, e por que as águas haviam já coberto as pedras mais chegadas à parte esquerda, por ela se levaram as canoas à corda para poderem vencer a correnteza grande que havia por espaço de 300 braças ([266]) pouco mais ou menos, que tanto terá esta Cachoeira ao comprimento do Rio, do qual terá ali a sua largura mais de mil braças.

Passada esta Cachoeira sem mais trabalho que o referido, se costeou um pouco ao Sul, e logo ao Sudoeste, e no fim da enseada que levou este rumo, havia no meio do Rio uma grande pedra em forma de Ilha ([267]) de que procedia correnteza furiosa de uma e outra margem; e como a menor era pela parte direita, a esta passaram as canoas, e navegando ao Sul se chegou à Boca do Rio chamado Abunã ([268]), onde portaram as canoas com 9 horas de caminho, em que se andara 4 léguas.

O Rio chamado Abunã deságua na margem Ocidental do Madeira com pouca violência em desembocadura de 300 braças ([269]). Navegou-se em uma canoeta ligeira meio-dia para se indagar a sua direção, e se achou ser de Oeste para Leste: não se penetrou mais adiante por se encontrar com uma Cachoeira, que tomava o Rio de uma a outra parte com bastante altura de rochedos, por onde a água se despenhava. É bastantemente fértil de Peixe, e as suas margens de caça. As suas águas são claras e de bom sabor. A ribanceira é alta de uma e outra parte, e em poucas alaga com a cheia.

---

[266] 300 braças: 660 m.
[267] Ilha: 09°34’59,3” S / 65°22’04,4” O.
[268] Rio chamado Abunã: 09°40’15,6” S / 65°26’47,3” O.
[269] 300 braças: 660 m, hoje, com o assoreamento do Madeira, apenas 230 metros.

Há notícia de que neste Rio habita uma nação de gentio chamada Ferreirus, gente pacífica, e capaz de boa prática para se aldear em Missões. Foi preciso demorar aqui o dia 14.01.1750 em que se fez o exame do Rio, e o dia 15.01.1750 em que se acabaram de refazer as canoas de alguns consertos de que necessitavam.

A 16.01.1750, se principiou viagem, costeando à direita no rumo de Leste e Lessueste, e passada a enseada que se andou nestes dois rumos, se continuou no de Sueste outra volta, que acabou a Leste, e logo tornou a Sueste, e ultimamente a Sudoeste; sem haver neste dia coisa memorável, se portou com 10 horas de caminho, em que se andara 4 léguas.

No dia 17.01.1750, se continuou derrota no rumo de Susudoeste e, logo ao Sul, no qual se andara meia hora, e indo a Sueste e Leste, partiu a agulha ao Sul, e neste rumo às 9 horas da manhã se encontrou a Cachoeira chamada Tamanduá ([270]).

NONA CACHOEIRA (Araras)

Com o rumo do Sul, corre uma enseada de parte Oriental principiando em uma ponta de pedras, ficando-lhe oposta outra enseada medeando uma Ilha de figura quase triangular, e de suficiente grandeza. Dois canais resultam da posição desta Ilha ([271]), o mais largo da parte direita, por onde despede o Rio a maior quantidade das suas águas, que entram atropelando imensidade de penedos que se lhe oferecem na Embocadura do mesmo canal, por cuja razão se fazia impenetrável aquele trânsito.

---

[270] Tamanduá: Araras – 09°58’17,9” S / 65°19’38,2” O.
[271] Ilha: das Araras.

O mais estreito se achou ser o canal da parte esquerda, que suposto tivesse bastante correnteza, dava, contudo lugar de poder-se vencer a remo.

O que posto em execução, se transportaram as canoas com duas horas de caminho à parte de cima da Cachoeira, sem mais trabalho que romper a remo duas correntezas que, na Embocadura do canal, procediam de pedras ainda mal cobertas de água, as quais atravessavam aquela passagem a fazer união com as do outro canal no rumo de quase Lesteoeste, para a qual formava várias Ilhas de pedras coroadas de arvoredo silvestre, que faziam à vista uma representação agradável.

DÉCIMA CACHOEIRA (Periquitos)

Passada na forma referida, a Cachoeira Tamanduá ([272]), e saindo dela ao rumo do Sul, se foi costeando à parte esquerda no de Susueste e Sueste, e neste com duas horas de caminho, se encontrou a Cachoeira chamada Mamorini ([273]), a qual se compõe unicamente de pedras, que atravessam o Rio de uma a outra parte no rumo de Noroeste e Sueste.

E como a grandeza delas não era da mais avultada, se achavam quase todas cobertas, despedindo algumas correntezas, que se venceram a corda, e a remo à margem esquerda, e depois de ficar pela popa, em pouco mais de uma hora se continuou viagem no rumo de Susueste e ultimamente ao Sul.

Portaram as canoas na margem direita com dez horas de caminho, em que se andara 5 léguas.

---

[272] Cachoeira Tamanduá: Cachoeira Araras.
[273] Mamorini: Periquitos – 10°05’32,5” S / 65°18’36,7” O.

DÉCIMA PRIMEIRA CACHOEIRA
(Chocolatal-Ribeirão-Misericórdia)

No dia 18.01.1750, seguindo o rumo do Sul, com duas horas de caminho se entrou com as primeiras pedras ([274]) da mais trabalhosa, enfadonha, e perigosa Cachoeira, que até ali se havia encontrado. Por mais de légua e meia de caminho se dilata esta Cachoeira chamada Mamorini ([275]).

Ilhas de pedras cobertas de arvoredo agreste e penedos escalvados atravessam o Rio de uma a outra margem, por entre os quais obstáculos rompe a água, fazendo variedades de fenômenos, porque em partes despenhando-se vai fazendo por entre outras pedras mais pequenas fervedouros continuados, que rebentam furiosos, e com rapidez atraem tudo o que se lhes avizinha, e por outras rompendo com brava correnteza de ondas arrebentadas como de Oceano tempestuoso, tudo o que se lhes opõe atropelam, e sem remédio soçobram.

Este terrível espetáculo se continua Rio acima por espaço de uma légua antes de chegar ao grosso da Cachoeira, que consiste em vários precipícios de água que atravessam o Rio, e não dão passagem por nenhum modo, nem toda a indústria do mundo lho saberá introduzir, se não por terra varando por ela as canoas até as lançar da outra parte dos despenhadeiros, que de outra sorte seria acabar infalivelmente a empresa. Isto suposto, se encostaram as canoas à margem esquerda e, no rumo do Sul, se passaram as primeiras correntezas de 3 pontas de pedras, que saíram da terra a buscar as que atravessavam o Rio e, para vencer esta primeira

---

[274] Primeiras pedras: Chocolatal – 10°10’12,6” S / 65°18’24,7” O.

[275] Mamorini: Chocolatal-Ribeirão-Misericórdia – 10°13’34,6” S / 65°17’29,4” O.

passagem, foi necessário ir com muito vagar fazendo pressa nos remos, com que se foi ajudando a sirga até chegar a um pequeno salto, que havia entre a terra e uma Ilha de pedras, passado o qual com grande trabalho se seguiu logo outro, que com igual fadiga se deixou vencer, e sendo já 18h00, portaram as canoas com 6 horas de caminho, em que se andara um quarto de légua.

A 19.01.1750, se continuou viagem costeando a mesma margem esquerda no rumo do Sul e Sudoeste por entre a ribanceira do Rio e Ilhas de pedra, e restingas que saíam da terra firme, da mesma sorte que as do dia antecedente, e com igual trabalho de sirga por entre pedras e arbustos agrestes se navegou todo o dia até se avistar o monstruoso despenhadeiro de água que havia no mais alto da Cachoeira, que não era rocha talhada, mas um declive com mais de 500 braças ([276]) de distância e com 7 horas de caminho se andara uma légua.

Dia 20.01.1750, principiou-se viagem costeando no rumo de Susudoeste uma enseada, na qual iam bater as águas que saíam atropeladas dos despenhos da Cachoeira, que retrocedendo para a mesma parte donde corriam furiosas levando por toda a enseada ondas encapeladas que representam um golfo embravecido; e assim com grande perigo se navegou a mesma enseada até se refugiarem as canoas em um Riacho, que do centro deságua, onde a Cachoeira faz a última queda.

Duas horas levou a passagem da enseada, que teria um quarto de légua de distância até chegar ao Riacho ([277]), em que se portou pelas 09h00.

[276] 500 braças: 1.100 m.
[277] Riacho: Igarapé Ribeirão – 10°13’49,7” S / 65°16’59,5” O.

O resto do mesmo dia 20.01.1750 se gastou em estivar de madeiros o caminho da terra para por ele se vararem as canoas, o que se executou no dia 20 e 21.01.1750, e neste ficaram já transportadas as canoas da outra parte da Cachoeira com as cargas que a cada uma pertenciam. Terá este varadouro 600 braças ([278]) de distância, na qual a elevação, por uma e outra parte, que o faz mais trabalhoso. Corre a Cachoeira a atravessar o Rio a rumo de Nordeste e Sudoeste.

No dia 22.01.1750, saindo de Mamorini ([279]) no rumo do Sul, se costeou à esquerda, e passando em breve tempo ao Sudoeste; neste se encontrou com um disforme morro de pedra escalvada, que se avançava até quase à terça parte da largura do Rio. Encanava esta água por entre uma Ilha fronteira ao rochedo, como também por entre este e a terra firme da parte esquerda e pelo meio. Do encontro de todas estas correntezas resultava uma tão grande, saindo da ponta do penedo, dilatando-se à largura do Rio, que não era possível poder-se romper a remo não só pela violência impetuosa das águas e ondas rebentadas que ali se formavam, mas também porque, por toda aquela espantosa rapidez, se levantavam fervedouros de águas, que a faziam subir [ao parecer] mais de 6 palmos ([280]), e logo se resolviam em sumidouros os mais formidáveis, de que até aqui se fez menção. Nestes termos, não houve outro arbítrio mais do que introduzir as canoas pelo pequeno canal mui embaraçado de pedras e arbustos agrestes que mediava entre o penedo e a ribanceira Oriental que se navegava; e com grande trabalho de sirga se conseguiu o projeto, que levou 4 horas de importuna passagem.

---

[278] 600 braças: 1.320 m.
[279] Mamorini: Chocolatal-Ribeirão-Misericórdia.
[280] 6 palmos: 1,32 m.

Continuou-se viagem no mesmo rumo de Susudoeste, e portaram as canoas à vista da duodécima Cachoeira ([281]), e se andara neste dia 3 léguas.

DÉCIMA SEGUNDA CACHOEIRA (Madeira)

Compõe-se esta Cachoeira ([282]) de vários morros de pedras em forma de Ilhetas com arvoredo silvestre, e outros escalvados em quase semelhante postura e qualidade aos que há na Cachoeira antecedente, antes de chegar aos maiores saltos dela.

Também atravessam o Rio de uma e outra parte com a circunstância que, pela direita, não oferecem passagem em Rio já crescido, porque a ela se inclina o maior peso de água, com o qual rompendo por entre uns penedos, e encapelando-se por cima de outros, forma estranhas correntezas insuperáveis à força e indústria.

Pela margem esquerda, se mostra mais tolerável entre as pedras talhadas mal cobertas de água e a terra firme; que também tem a sua ribanceira de mal composta penedia.

No último remate de tanto rochedo bronco, há duas Ilhas lançadas de uma a outra parte do Rio rumo quase de Leste/Oeste, por entre as quais forma o Rio três canais, sendo o mais impetuoso, e mais terrível, o da parte Ocidental, como acima se declara.

A formatura destas Ilhas no seu fundamento é tudo penedos, sobre os quais, havendo alguma tal ou qual planície, deram lugar a que a terra se introduzisse com a inundação do Rio para nelas produzir arvoredo frondoso de alegre representação aos olhos.

---

[281] Duodécima Cachoeira: Madeira.
[282] Cachoeira: Madeira – 10°21'38,9" S / 65°22'49,4" O.

No dia 23.01.1750, se fez viagem no rumo de Susudoeste, costeando à esquerda, e com meia hora de caminho se encontraram as primeiras pedras da Cachoeira acima mencionada chamada Vainumu ([283]), e com o trabalho da corda pondo as canoas com meia carga, se venceu aquele primeiro impedimento, e também o segundo que logo se seguiu, e ultimamente o terceiro que juntos fizeram um dia de impertinente trabalho, e que se andaria um quarto de légua; e é o que esta Cachoeira terá ao comprimento do Rio, ou pouco mais, porque ele finalizava na realidade nas duas Ilhas acima relatadas.

Dia 24.01.1750, passadas as Ilhas no rumo de Susudoeste, com duas horas de caminho se avistou a Boca do Rio Beni ([284]), para a qual se atravessou, e se portou nele da parte de dentro para se averiguar o que fosse possível da sua direção. Feita naquele lugar a observação da altura, se achou desembocar o Rio Beni no Madeira em 12° ([285]) de elevação Austral. A sua entrada é no rumo de Susudoeste, e navegando pelo mesmo Rio cinco horas, se achou ser aquele rumo o mais frequente, do qual parece trará a sua origem. É bastantemente caudaloso, e quase de igual correnteza ao Madeira, em que faz a sua entrada pela margem Ocidental com 800 braças ([286]) de embocadura [ao parecer]. As suas águas são barrentas por causa da muita terra que nas enchentes cai das suas ribanceiras, que são mui semelhantes em altura e arvoredo às do Madeira. Com este poderá o Beni disputar a maternidade das águas, se o Madeira não mostrasse que continua no seu rumo com as suas Ilhas e Cachoeiras na mesma direção que leva até aquele lugar, e justamente ser o

[283] Vainumu: Madeira.
[284] Boca do Rio Beni: 10°22’55,1” S / 65°23’40,5” O.
[285] 12°: 10°23’.
[286] 800 braças: 1.760 m.

Madeira de maior largura, e trazer mais água naquela parte em que recebe o Beni, que, com efeito, ali perde o nome e ser de Rio. Por este Rio Beni não há documento ou tradição, por onde conste que fosse navegado por Portugueses, nem Castelhanos, porque estes em cujas terras nasce o Beni, ignoravam até o ano de 1713 o verdadeiro destino deste Rio, pois supunham que ia desembocar no Amazonas sem concurso de outras águas, e os Portugueses que subiram no ano de 1723 até Santa Cruz de los Cajubabas, e outros que antecedentemente haviam ido a negociar gentio, não entraram por este Rio a diligência alguma; em cujos termos será razão que aqui se relate alguma notícia, ainda que seja abstrativa das origens deste Rio, segundo consta de um Mapa impresso no referido ano de 1713, suposto que a graduação dele não devia de ser a mais exata porque além de se não conformar com as Cartas Gerais Geográficas, padece uma grande equivocação nos graus de Latitude a respeito da que se fez nesta ocasião; por que o Autor do dito Mapa descrevendo nele o Rio Beni, o supõe ainda tal na altura de 11° de elevação Austral, ao mesmo tempo que pela observação no dito dia de 24.01.1750 se acha que na altura de 12° se perde no Madeira, como acima fica expressado.

Das serras do Peru, paralelo à Cidade de Paz, em altura de 12° ao Sul, se mostra ter nascimento o Rio Beni que, discorrendo por entre a mesma serrania se junta com o Chuquiabo, que vem da dita Cidade que fica ao nascimento do Beni à parte do Ocidente; juntos os dois Rios se forma já o Beni mais caudaloso por entre as mesmas serras até a altura de 15°, donde, correndo por terra plana, vem desembocar no Madeira na parte acima mencionada. Em toda a margem deste Rio de uma e outra parte, não mostra haver até aquele ano de 1713, mais Povoação do que uma Aldeia chamada os Reis,

habitada de três mil pessoas de um e outro sexo e idade. Mais ao centro à parte Oriental dos Reis, havia outra da invocação de S. Paulo, povoada de duas mil e setecentas pessoas. As nações de gentio que habitam no Distrito do Beni se nomeiam Romanos, Chumanos, Chriribas e Toromanas. Pela parte do Poente, descem das serranias algumas ribeiras que vêm a incorporar-se com o Beni, onde este já discorre por planície, que são Apioana e Amantala, e há nos seus Distritos entre as montanhas três povoações, que são Apolobamba, S. João e Pelechuco desde a altura de 15°30′ de Latitude até aos 14°40′. Recebe também as águas da Ribeira chamada Enin, que traz a sua origem das vizinhanças da Cidade de Cusco, situada em 13°20′ de Latitude, e em 301° de Longitude. Feita a observação, e navegando em canoa ligeira cinco horas Rio acima o dito Beni, dele saímos no dia 25.01.1750, por volta da uma hora da tarde, seguindo derrota costeando a margem direita no rumo de Susueste e Sul, e neste rumo se achou estar a Cachoeira Tejuca.

DÉCIMA TERCEIRA CACHOEIRA (Tejuca)

É conhecida esta Cachoeira com a denominação de Tejuca ([287]): consiste o seu composto em quantidade de pedras não muito grandes, que atravessam o Rio de uma para outra no turno de Nordeste e Sudoeste; e como se achava já quase arrasada de água, deu fácil passagem à sirga pela margem direita que se navegava. Em cujos termos, com 5 horas de caminho nos rumos mencionados, portaram as canoas junto à Cachoeira chamada dos Javalis ([288]); e se andara légua e meia desde a Boca do Beni até este lugar.

---

[287] Tejuca: 10°25′05,6″ S / 65°22′45,1″ O.
[288] Javalis: Lajes – 10°26′50,8″ S / 65°23′39,1″ O.

DÉCIMA QUARTA CACHOEIRA (Lajes)

Dia 26.01.1750, neste dia se não fez mais do que passar a Cachoeira mencionada até o meio-dia, a qual consiste em se oporem ao Rio duas Ilhas rodeadas de grandes lajeados de pedra, uma enseada à margem, e outra à esquerda no mesmo rumo da antecedente, Nordeste e Sudoeste. Estas duas Ilhas se comunicam com vários penedos, e lançam outros Rio abaixo em distância mais de 800 braças ([289]), de sorte que, querendo o Rio fazer caminho por entre estes impedimentos, forma três canais, um entre a ribanceira da parte direita e a Ilha, estreito e de medonha correnteza; outro no meio, em que a água, em vários precipícios, faz impraticável o seu trânsito; e outro entre a Ilha da parte esquerda e a terra mais favorável ao intento da passagem, porque somente oferecia duas correntezas junto à terra, pelas quais descarregadas as canoas, se podiam levar à sirga.

Assim se executou no dia referido até às duas horas da tarde, e pelas três se continuou viagem no rumo de Sudoeste, e nele, com meia légua de caminho, se encontrou 15ª Cachoeira ([290]), junto da qual portaram as canoas para, no dia seguinte, se empreender a sua passagem.

DÉCIMA QUINTA CACHOEIRA (Pau Grande)

Bastantemente intrincada se achou ser esta Cachoeira chamada dos Papagaios ([291]), porque a formou a natureza, lançada de uma a outra parte do Rio no rumo de Oesnoroeste e Lessueste, composta de Ilhas rodeadas de rochedos e pedras monstruosas, que passam de umas às outras Ilhas com mui irregulares

[289] 800 braças: 1.760 m.
[290] 15ª Cachoeira: Pau Grande.
[291] Papagaios: Pau Grande – 10°28’01,7” S / 65°25’18,0” O.

posições; por cuja razão o Rio se achava precisado a romper estes embaraços por modo quase estranho à propriedade de sua corrente, pois em partes se atravessava a vários rumos com oposição de umas com outras águas até saírem por entre os últimos penedos com ruidosa fúria e espumosa braveza. Apenas ofereceu um canal encostado à margem direita entre a ribanceira formada de alta penedia e uma Ilha encostada à mesma parte, por entre a qual corria menos furiosa a água, por não ser ainda muita a que propendia para esta parte, razão porque estavam as pedras mal cobertas, que foi preciso estivá-las de madeiros para sobre eles se puxarem as canoas descarregadas.

No dia 27.01.1750, se executou a empresa sobredita com grandíssimo trabalho, que consumiu o dia inteiro daquele penoso serviço e, com efeito, no mesmo dia ficaram as canoas transportadas à parte de cima da Cachoeira, que terá um quarto de légua de distância ao comprimento do Rio.

No dia 28.01.1750, se prosseguiu viagem costeando à parte direita no rumo de Sueste e nele, com pouco mais de uma hora de caminho, se achou a Cachoeira chamada Das Cordas ([292]), que atravessa o Rio de uma e outra ribanceira no rumo de Noroeste e Sudoeste; e, por ter já quase todas as pedras no fundo se passou a remo vencendo somente duas correntezas entre a margem Ocidental e uma Ilha das que formam as mesmas Cachoeiras.

DÉCIMA SEXTA CACHOEIRA (Das Cordas)

De duas Ilhas formadas de rochedos se compõe esta Cachoeira chamada Das Cordas ([270]), ambas adornadas de vistoso arvoredo, não mui alto, mas

[292] Das Cordas: 10°29’03,3” S / 65°25’48,3” O.

viçoso e recreativo, e no rumo referido atravessam o Rio: uma delas se acha mui chegada à margem esquerda, que em Rio a meia enchente nem ainda assim lhe concede canal; a outra, situada à parte direita, permite passagem a todo o tempo, menos o da última sacra, que é nos meses de setembro e outubro, quando somente o Rio acha canal, e os viajantes caminho pelo meio entre uma e outra Ilha, onde faz um declive de pedras com boa direção, em que, por espaço de 60 braças, se despenha a água com tolerável violência.

Esta Cachoeira se passou na forma acima mencionada e, continuando viagem no mesmo rumo de Sueste, se achou desaguar pela margem direita um Ribeirão de água clara chamado Tiahoam ([293]); terá 100 braças ([294]) de Embocadura, e vai cair o seu pequeno cabedal de torrente quase sobre a Cachoeira passada, razão por que se achou nela a água mais limpa, e logo que se encontrou o Ribeirão, se decidiu a causa daquela novidade. Fronteiro ao lugar em que deságua aquele Riacho há, na margem Oriental, uma elevação de terra que forma uma pequena serra, povoada de arvoredo mui alto e espesso, e não chega a ter meia légua de extensão no longo do Rio; para o centro não houve ocasião de fazer exame da sua direção. Passado o Riacho Tiahoam ([295]), se ia continuando viagem já no rumo de Lessueste quando, ao virar de uma ponta de pedras ([296]), em que havia grande correnteza na mesma margem direita, quebrou a pá que servia do governo a uma canoa, e foi preciso portar para fazer outra, razão por que se não andou neste dia mais do que duas horas, em que se vencera de caminho pouco mais de meia légua.

---

[293] Tiahoam: Yata – 10°29’12,6” S / 65°26’02,5” O.
[294] 100 braças: 220 m.
[295] Tiahoam: Yata.
[296] Ponta de pedras: 10°30’07,6” S / 65°25’01,7” O.

Dia 29.01.1750. Neste se principiou viagem costeando à direita no rumo de Lessueste, e logo ao do Sul, em que passada uma enseada, se continuou a Sueste, e neste rumo se achou a Cachoeira chamada Panela ([297]), que é uma das maiores e mais embaraçosa que tem o Rio.

DÉCIMA SÉTIMA CACH0EIRA (Bananeiras)

De um intrincado labirinto de Ilhas fundadas todas sobre lajedos e rochas monstruosas, se forma esta Cachoeira em tão desordenada posição por espaço quase de uma légua ao comprimento do Rio, que este, para achar saída a tão estranhos embaraços, se derrama em uma confusão de canais por entre as Ilhas e penedos, de sorte que, em meia légua de largura que haverá de uma a outra margem, e em todo o espaço do comprimento, não acha a água outra coisa senão precipícios por todas as partes pelos quais, com ruído e fúria, se encontram as correntezas umas com as outras, irritadas dos penedos que passam, e de outros que vão atropelando.

Muitos canais, vindo por ele a água em fervedouros e rápido ímpeto, topam em Ilhas ou rochedos, que se lhes opõem diante, que obrigam as águas a fazer caminho aos lados, e vão quebrando a fúria nas ribanceiras de uma e outra parte. Da dura resistência que acha aquele soberbo elemento nos penedos da margem, retrocede a água sobre si mesma, e forma tempestuosas ondas de mares encapelados mui difíceis de vadear.

Finalmente, para se expor com miudeza todos os subterfúgios que aqui busca a água para passar esta Cachoeira, confesso que, sobre não achar termos

[297] Panela: Bananeiras – 10°35’05,3” S / 65°23’52,8” O.

próprios e expressivos, com que bem signifique tão embaraçadíssimo passo, seria fastidiosa uma grande digressão, com que ele se poderia descrever; e por esta causa me remesso à estampa, que poderá ser delineada em termos que por ela se possa formar ideia das figuras que aqui se dificultam expressar. À vista de um tão formidável impedimento, que a todos os lados ameaçava funestas consequências na empresa de se vencer, sem varar por terra as canoas, foi fortuna achar um canal entre o barranco da parte direita e as Ilhas da Cachoeira, por onde, salvando um não muito grande espaço de ondas que resultavam do combate de uma correnteza com a penedia da terra firme, podiam chegar as canoas até um lugar acomodado, em que, sobre pedras ainda mal cobertas de água, podiam ter passagem; e com efeito, investindo com aquele canal, se foram vencendo a remo as suas correntezas sucessivas até chegar ao lugar mencionado, em que havia um como fluxo e refluxo de água, que levantava ondas furiosas por todo o canal em distância, ao comprimento dele, de mais de tiro de mosquete. Com muito cuidado e força de remo se atravessou aquele perigoso Distrito e, já de noite, portaram as canoas junto aos grandes penedos, por cujas aberturas no dia seguinte se havia de fazer caminho.

Chegou o dia 30.01.1750 em que, com incrível diligência, se estivaram as pedras, descarregaram as canoas, e se puseram estas à parte de cima da Cachoeira até horas de meio-dia, e logo que se tornou a recolher nelas o trem, que a cada uma tocava, se prosseguiu viagem pelas três horas da tarde no rumo de Susudoeste, e nele se achou a Cachoeira chamada Quati ([298]) com uma hora de caminho, em que se andara de distância meia légua.

[298] Quati: Guajará-açu – 10°37’00,7” S / 65°24’32,9” O.

DÉCIMA OITAVA CACHOEIRA (Guajará-açu)

De melhor semblante do que na antecedente se ofereceu a presente Cachoeira, que consiste em uma Ilha de suficiente grandeza lançada ao rumo de Lesnordeste e Oessudoeste desta, que tem por fundamento imensa penedia, se distribui a todos os lados quantidade de lajes e penedos, porém dispostos pela natureza em forma que, repartido o Rio em dois canais, a que a Ilha ([299]) a precisa, vai a água sem declive pela maior parte dos canais miúdos, que procedem das pedras espalhadas por uma e outra parte com pouca oposição de umas com outras. Nestes termos naquela mesma tarde do dia mencionado, se foi passando à parte direita tomando o seu canal a remo sem mais embaraço que algumas correntezas sem perigo, que se foram passando com felicidade até uma enseada, em que as águas se achavam em tranquilidade bem em meio da Cachoeira, onde portarão as canoas; e se andara uma légua no rumo mencionado.

No dia 31.01.1750, se continuou a passar o que restava da Cachoeira Quati ([300]), que só na embocadura do canal entre a ponta da Ilha e a terra houve algum trabalho; porque foi preciso usar de sirga por entre pedras e arbustos agrestes por espaço de dois tiros de mosquete. Da enseada se navegou ao Sueste e, ao sair do canal, foi a Leste. Terá esta Cachoeira uma légua ao comprimento do Rio; e na largura, meia. Desembaraçadas as canoas daquele trânsito até às nove horas do dia, se atravessou a parte esquerda do Rio, que se foi costeando a Susueste; e neste mesmo rumo partiram as canoas da margem direita com 6 horas de caminho, em que se andara 3 léguas.

---

[299] Ilha: 10°37’30,8” S / 65°24’33,8” O.
[300] Cachoeira Quati: Guajará-Açu – 10°37’00,6” S / 65°24’31,3” O.

Neste lugar se teve a primeira vista das serras chamadas Cordilheiras das Gerais, ou Chapada Grande, à parte esquerda do Rio, e corriam de Nordeste a Sudoeste rumo geral do Rio, e daqui principiam estas serras a atravessar o Rio, ou este a romper as suas extremidades e quebradas, em que se formam as Cachoeiras de que se tem tratado, e agora se fará o mesmo da última que resta a quem sobe, a primeira que se oferece a quem desce.

Dia 01.02.1750. Neste dia, saindo da enseada em que se havia germinado no rumo de Susueste, se avistou logo a Cachoeira chamada Tapioca ([301]), que neste lugar é a última que se oferece.

DÉCIMA NONA CACHOEIRA (Guajará-mirim)

Na enseada da parte Oriental, está situada uma Ilha de figura quase oval ([302]), fundada sobre pedras. Na margem Ocidental, faz o Rio outra enseada mui dilatada, e no seio dela se forma outra Ilha de igual qualidade à antecedente, porém de muito maior grandeza, porque ocupa todo o vão da enseada referida, a cuja parte côncava corresponde a Ilha com a convexa quase em perfeita proporção. Destas Ilhas se espalham infinitas pedras miúdas, e outras avultadas, que umas atravessam o Rio, e outras se dilatam ao comprimento dela por espaço de um quarto de légua. Três são os canais por onde o Rio faz a sua passagem por entre as Ilhas referidas e a terra firme de uma e outra parte, despedindo furiosa correnteza, e insuperável pela margem Oriental e pelo meio, pois por ambos estes canais nem ainda em Rio cheio [como já estava] se acabam de cobrir as pedras, que se opõem a estas duas correntezas.

---

[301] Tapioca: Guajará-mirim – 10°46’56,5” S / 65°21’08,6” O.

[302] Ilha de figura quase oval: Guajará-mirim ou Isla Suárez.

Nestes termos, examinado o Braço Ocidental, se achou praticável, pois somente havia para vencer uma tolerável correnteza, que se passou à corda; e costeando à direita entre a Ilha Grande e a terra firme no rumo de Oeste, e sem mais embaraço se finalizou o mesmo círculo da enseada no de Leste, e sem mais embaraço que algumas correntezas que se passaram a remo, portaram as canoas já da outra parte da Cachoeira na margem direita, com 6 horas de caminho, em que se andaria 2 léguas. [...]

Dia 02.02.1750, neste se continuou viagem costeando à direita no rumo de Lessueste, deixando pela mesma margem os primeiros pantanais que há neste Rio, e consiste em exceder a mãe do Rio, e alagar a terra por espaço mais de 2 léguas ao centro, que forma como Lago ao comprimento do fio em distância de muitas léguas mediando entre o pantanal uma breve porção de ribanceira, em que há arvoredo alto; e a terra que se segue ao centro que alaga é como campina, que somente tem alguns redutos ou Ilhas de arvoredo distantes umas das outras, que fazem mui vistosas aquelas dilatadas campinas. A estes pantanais se recolhe o peixe na ocasião que as águas fazem aquela inundação, e desampara de sorte a mãe do Rio, que neste por acaso ou maravilha se deixa pescar algum, e o mesmo sucede à caça volátil e quadrúpede, que se afasta para a terra firme, razão por que já deste lugar para cima se principiou a sentir esterilidade de víveres que, de ordinário, põe esta penúria em grande consternação os viajantes. No rumo referido pela margem Oriental, aparecia a Cordilheira Geral, seguindo ao largo o mesmo Rio a Lessueste, rumo que aqui principiou a dar nova direção ao Rio pela frequência com que a agulha já buscava a Leste e Sueste, nos quais, com seis horas de caminho, se andaria quatro léguas e meia portando as canoas, já noite, na margem Oriental, havendo partido pelo

meio-dia do lugar em que portaram no dia antecedente, ocupando-se a manhã do presente em ouvir Missa e descansar do importuno trabalho das Cachoeiras, cujo trânsito se havia conseguido com a felicidade referida, não sem admiração dos experientes; pois em tantos e tão trabalhosos passos não perigou nem se molestou pessoa alguma da Comitiva que passava de cem pessoas entre brancos e índios, havendo muitas ocasiões em que todos trabalhavam sem exceção de pessoa.

No dia 03.02.1750, se principiou viagem costeando à esquerda no rumo de Sudoeste, e passada outra volta, no de Oessudoeste se atravessou à direita, e por esta se costeou no de Sudoeste e Sueste, e ultimamente a Sul; e com 12 horas de caminho, se andara 8 léguas. No decurso deste dia não houve que notar coisa alguma mais do que não ter o Rio correnteza de consequência, e se atribuiu ao impedimento que iam achar as águas nas Cachoeiras, e por esta causa se detinham as águas como represadas e sem força em toda a navegação que se fez das Cachoeiras acima. No lugar em que portaram as canoas no dia três, que foi na margem Oriental do Rio, por haver naquele sítio o que era preciso para se guarnecerem as canoas do dano que haviam recebido na passagem das Cachoeiras, se passou o dia 04.02.1750 no lugar referido, onde se consertaram as coisas danificadas das embarcações, para com mais comodidade se prosseguir viagem.

A 05.02.1750, pelas quatro horas da madrugada, se principiou viagem costeando à esquerda no rumo de Sueste e Sul e, ao romper do dia, se passou à parte direita, e se costeou a Sudoeste, Sul, Susueste e Sueste; e neste rumo se topou com uma Ilha, que corria com a volta do Rio, e por entre ela e a margem direita se navegou e nesta volta se correram todos os rumos desde o Sul até chegar a

Leste, e depois se navegou a Sudoeste até o lugar em que se portou que foi na margem Oriental com onze horas de caminho, em que se andara oito léguas. Até este lugar, não houve correnteza.

No dia 06.02.1750, ao amanhecer, se prosseguiu viagem no rumo do Sul e Sueste costeando à esquerda uma grande enseada, e depois a Sueste, e ultimamente ao Sul; e com onze horas de caminho se andara sete léguas. Neste dia, já houve alguma correnteza, que se venceu sem grande trabalho.

Dia 07.02.1750. Principiou-se viagem de madrugada costeando à direita no rumo de Sudoeste, e logo ao Sul e Sueste, e indo já no Lessueste se passou entre uma dilatada Ilha alagadiça e a terra firme Oriental, por cujo canal, saindo a Leste no fim da Ilha sobre a parte esquerda, se navegou a Nordeste, Norte, e outra vez a Nordeste voltando até Leste, em cujo rumo portaram as canoas fronteiro à ponta de outra Ilha pequena com dez horas de caminho a em que se andara sete léguas.

No dia 08.02.1750, depois de Missa, partiram as canoas às 8 horas da manhã costeando à direita no rumo de Sueste e Sul por espaço de uma hora, e atravessando à esquerda se costeou a Leste, a Sueste e Sul.

Neste rumo, sendo já 16h00, se principiou a achar as águas do Rio menos barrentas, circunstância que se foi observando no resto da mesma tarde, até que, sendo já noite, se conheceu com luz ser a água de todo clara pela margem esquerda onde, parando a navegação, se observou daquele lugar haver no Rio três embocaduras, duas à parte do Sul, e uma à de Leste, cuja circunstância junto com a diversidade da água que se achava, se assentou, por certo, ser uma das 2 Bocas ao Sul a do Rio Mamoré.

Amanheceu o dia 09.02.1750 e, com a luz dele, o desengano do que a noite antecedente não deixava bem perceber. Com efeito, ao rumo de Sudoeste desembocava o Rio Mamoré ([303]) em uma Barra de mais de 500 braças ([304]), e para ela navegavam as canoas atravessando aquele quase golfo de água formado por este Rio, e pelo Aporé ([305]) na união que fazem umas e outras águas, sendo claríssimas as do Aporé ([290]) e as do Mamoré com a mesma turvação que têm as do Beni, a qual continua pelo dilatado espaço de que se fez menção no Diário em dia 2 de outubro do ano antecedente.

Do concurso que há neste lugar de umas e outras águas se derramam estas pela margem Oriental, e formam vários Lagos, cuja embocadura à parte de Leste é a que se havia notado na noite antecedente.

Das serras do Peru, que fazem a Cordilheira Geral dos Andes, nasce o Rio Mamoré, em altura de 18°30′ Latitude Austral, e sendo a sua direção quase do Sul para o Norte se encontra com o Guapaix, que tem suas origens das mesmas serras mencionadas e passa por Chuquisaca ou Cidade de la Plata, e por Santa Cruz de la Sierra la Nueva, até que, na altura de 16°, faz no rumo do Norte a sua união com o Mamoré, e ambos incorporados recebendo várias torrentes que das partes Ocidental e Oriental o buscam, discorre pela Província chamada de los Mojos, terra plana, pouco fértil, e tão estéril de riquezas, que consta não haver nas suas dilatadas campinas gênero algum de metal; continua pela mesma planície e, passando as terras dos índios chamados Cajubabas, mistura suas águas com as do Aporé ([290]) na altura de 12°40′ de Latitude Austral.

---

[303] Rio Mamoré: 11°55′46,1″ S / 65°01′31,1″ O.
[304] 500 braças: 1.100 m.
[305] Aporé: Guaporé.

No ano de 1723, governando o Estado do Pará João da Gama da Maia, teve este notícia por alguns homens que iam a contratar gentio ao Rio da Madeira, que acima das suas Cachoeiras havia habitações de gente Europeia sem constar ao certo se de Portugueses ou Espanhóis: mandou explorar o dito Rio por uma tropa, de que foi Cabo Francisco de Mello Palheta, o qual, depois de passar as Cachoeiras indo navegando, encontrou perto da Boca do Rio Mamoré canoa de índios Castelhanos governada por um mestiço que guiou o referido Palheta até a Aldeia da exaltação de Santa Cruz dos Cajubabas, e tendo nela prática ([306]) com os Missionários que a região, voltou ao Pará com as notícias do que achou, sem fazer mais memórias de Rios, não só do Beni, que deságua entre as Cachoeiras de que já se fez menção, mas nem ainda do Aporé ([287]), que tão manifestamente se lhe mostrou, e era preciso atender na entrada ou saída do referido Mamoré.

Correndo os tempos e povoado o Mato Grosso pelos moradores do Cuiabá, nos anos de 1736 e 1737, sucedeu saírem daqueles novos Arraiais, no ano de 1742, homens na diligência de comerciarem com os Padres Castelhanos vizinhos, em ordem a refazer a dita Povoação de algum gado e cavalos, para cujo efeito, navegando o Aporé abaixo, chegaram a entrar pelo Mamoré, e com... [omitido do original] de viagem, portaram na mesma Aldeia de Santa Cruz de los Cajubabas, onde foram bem recebidos, porém sem resultado do projeto intentado.

Destes companheiros se apartaram três que, rodando Rio abaixo, e salvando as Cachoeiras, chegaram ao Pará onde, sendo apreendidos, foram dois remetidos presos a S. Majestade por transgressores da Lei de ... [omitido do original] e se

[306] Prática: conversação.

assentou praça de soldado ao terceiro companheiro chamado Joaquim Ferreira Chaves, o qual, podendo-se escapar do serviço, desertou pelo Maranhão a buscar Goiás, e destas Minas passou ao Cuiabá, e ultimamente ao Mato Grosso onde, por este seu morador se teve a primeira notícia de que podia pelo Madeira haver comércio com o Pará.

Neste meio tempo, tornaram alguns moradores a fazer viagem do Mato Grosso à Aldeia da exaltação, sem conseguir coisa alguma de negociação, até que, no ano de 1747, achando-se aqueles Arraiais em grande penúria de sal, passou um cirurgião chamado Francisco Rodrigues da Costa a comerciar algum deste gênero, e com efeito o conseguiu a troco de fazenda seca, e também negociou cera e pano de algodão, que tudo lhe fez boa conveniência, com interesse da qual estabeleceu uma quase sociedade com o Missionado da Aldeia referida, dando este um rol dos gêneros de que necessitavam para se comutarem pelos acima mencionados nomeando para a troca ao Missionado de Santa Rosa, estabelecida novamente na margem Oriental do Aporé.

Com efeito, no ano seguinte, de 1748, fazendo o mesmo, Francisco Rodrigues compra, no Mato Grosso, dos gêneros sorteados, de que levou a lembrança por escrito e, fazendo viagem até a dita Aldeia de Santa Rosa achou removida a sociedade, de sorte que, não somente não se fez a troca dos gêneros, mas nem ainda o Missionado quis fazer aceitação de um mimo, com que o dito Francisco Rodrigues pretendeu politicamente lisonjeá-lo dando a razão de dissolver-se o estipulado, que haviam recebido apertadíssimas ordens do seu Superior, residente em Santa Cruz de la Sierra, para não terem os Missionados daquela Província comércio algum com Portugueses do Mato Grosso.

Voltou para aqueles Arraiais o referido cirurgião com os mesmos trastes mercantis que havia levado a Santa Rosa, e, na ocasião de chegar a escolta do Pará ao Arraial de S. Francisco Xavier, ali estavam à venda em loja pública.

Estas foram até o presente as navegações Portuguesas ao Rio Mamoré, tanto do Pará como do Mato Grosso, o que suposto, resta dar notícia das Aldeias que há no referido Mamoré, e do mais que houver memorável que lhe pertença.

Navegando-se o Rio Mamoré correnteza acima, se achou, em meio dia de viagem, que se fez em canoa ligeira da escolta, ser a sua entrada ao Sudoeste, e limpo de Cachoeira, e não tem Ilhas.

Pelo que consta de informações que deram os Portugueses do Mato Grosso que o navegaram até à Exaltação, e pelo que se acha escrito em idioma Espanhol impresso, sabe-se ser esta Aldeia a primeira que se oferece na sua navegação 8 dias de viagem Rio acima: está fundada há mais de sete anos na margem Ocidental do Rio em terra plana, lançada em figura quase quadrada: a construção das suas casas de barro com cobertura de colmo, a Igreja a tem de telha, e é suficientemente ornada; tem Padres Missionários e Coadjutor da Religião de Santo Ignácio.

Os índios habitantes consta serem de nação chamada Cajubabas, e terá de um e outro sexo e idade quase três mil pessoas e, destas capazes de uso de armas, 460.

Ocupam-se estes índios em fazer roças de milho para o seu sustento, e pastorear algum gado vacum.

Os seus haveres consistem na extração de cera, que as abelhas fabricam naturalmente pelos troncos das árvores, lavram algodão de que se vestem, e dele também se utilizam para o comércio, como também de algum açúcar, de que tem engenho, indo a Santa Cruz de la Sierra comutar estas espécies pelos gêneros, que são precisos ao seu uso, e Viático para o Missionado.

Desta Aldeia, poucos dias de viagem, deságua na mesma margem Ocidental o Riacho chamado Aporé o qual, na parte em que se divide em vários braços, está fundada a Aldeia de Santo Ignácio, composta de quase três mil almas de um e outro sexo e idade, e entra neste número mil trezentos e vinte oito catecúmenos, dos já batizados podem usar das armas 570. [...]

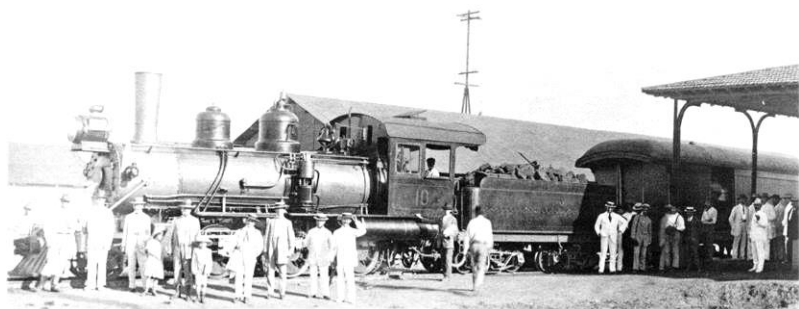
Onde o Rio Mamoré se junta com o Guapaix à parte Oriental está situada a Aldeia chamada Loreto, também de Mojos, com 2.900 almas, 923 catecúmenos, e dos batizados 660 capazes de armas.

Seguindo Guapaix acima, já perto da Cidade de Santa Cruz de la Sierra, deságua à parte direita um Riacho chamado Palometa, no qual está fundada a Aldeia de S. José quase na falda da serrania dos Andes; tem 2.105 almas de um e outro sexo e idade, e destes tem 700 capazes do uso de suas flechas.

Correndo pelo centro à parte Ocidental dos Mojos, está fundada outra Aldeia de S. José com 3.177 almas, em que entram 1.717 catecúmenos e, dos batizados, tem 500 capazes de armas. [...] Todas as Aldeias aqui apontadas são Missionadas pelos Religiosos de Santo Inácio, de cuja sagrada sociedade era aluno o Venerável Padre Espinosa, martirizado pelos Mobimas.

O Superior destes Missionados assiste na Cidade de Santa Cruz de la Sierra, e pela direção deste Superior se governa toda esta Província, que se chama dos Mojos, por serem estes os primeiros que, largando a Idolatria, admitiram a promulgação Evangélica debaixo da proteção dos Monarcas de Castela.

A maior parte do terreno por onde discorre o Rio Mamoré, e estão fundadas as Aldeias referidas, é tão plano a que em tempo de águas rebojam os Rios de sorte que, alagadas as campinas, se fazem navegáveis, recebendo grande dano as sementeiras; também impedem a multiplicação do gado, e até as mesmas povoações padecem sustos grandes, não só pelo perigo que pode resultar-lhes das inundações, mas pela a que ficam aqueles povos condenados, quando são mui desordenadas as cheias.

O clima desta região é sumariamente intemperado que, além de ocasionar doenças terríveis, contribuiu mui pouco para a fertilidade dos frutos e víveres, razão por que se padece de tudo bastante penúria em alguns dos povos aqui relatados. (G. FONSECA, 1826)

Cachoeiras do Rio da Madeira				
N°	**Nomes**		**Tipo**	**Latitude S Longitude O**
01	Santo Antônio	São João, Maguari, Aroayá	Cachoeira	08°48’05,90”
				63°57’06,68”
	Macacos		Corredeiras	08°50’39,52”
				64°00’56,31”
02	Teotônio	Iaguerites, Gamon, Irury, Padre Eterno, Salto Grande	Salto	08°51’31,27”
				64°03’51,93”
03	Morrinhos	Morrinhos	Corredeiras	09°01’39,19”
				64°11’53,46”
04	Do Inferno	Mamiu, Natal	Cachoeira	09°15’57,00”
				64°38’50,60”
05	Jirau	Apama, Guará-açu	Salto	09°19’32,83”
				64°43’52,23”
06	Três Irmãos	Arapacoá,	Corredeiras	09°35’21,96”
				64°55’31,94”
07	Paredão	Paricá	Cachoeira	09°33’50,59”
				65°10’18,54”
08	Pederneiras	Maiari	Corredeiras	09°31’29,29”
				65°19’47,73”
09	Araras	Tamanduá, Arei	Corredeiras	09°58’17,90”
				65°19’38,21”
10	Periquitos	Periquitos	Corredeiras	10°05’32,48”
				65°18’36,65”

Cachoeiras do Rio da Madeira				
N°	**Nomes**		**Tipo**	**Latitude S Longitude O**
11	Chocolatal	Mamorini, Mamoriné	Corredeiras	10°10’12,63” 65°18’24,73”
	Ribeirão		Salto	10°12’44,60” 65°17’32,92”
	Misericórdia		Cachoeira	10°13’47,12” 65°17’38,62”
12	Madeira	Vainumu, Uainumu	Cachoeira	10°21’38,90” 65°22’49,42”
13	Tejuca	Tejuco	Corredeira	10°25’05,60” 65°22’45,10”
14	Lajes	Javalis	Corredeiras	10°26’50,80” 65°23’39,10”
15	Pau Grande	Papagaios	Cachoeira	10°28’01,70” 65°25’18,00”
16	Das Cordas	Cordas	Corredeiras	10°29’03,10” 65°25’48,28”
17	Bananeiras	Panela, Panelas	Cachoeira	10°35’05,30” 65°23’52,80”
18	Guajará-açu	Quati	Corredeiras	10°37’00,65” 65°24’31,29”
19	Guajará-mirim	Tapioca	Corredeiras	10°46’56,48” 65°21’08,56”
Vide Mapa da Imagem 36				

Viagem ao Redor do Brasil (1875/78)

Dentre as inúmeras viagens pretéritas pelo Rio Madeira esta, escrita pelo então Coronel João Severiano da Fonseca, integrante da Comissão de Limites entre o Brasil e a Bolívia, é, sem dúvida, a que mais me cativou. Reproduzi, neste livro, três delas por julgar terem sido as mais notáveis.

Nesta o insigne Patrono do Serviço de Saúde do Exército descreve os costumes e compila um glossário do vocabulário linguístico das diversas etnias indígenas com as quais a Comissão entrou em contato. A obra além de mostrar a participação dos nativos como auxiliares na exploração e colonização do território, narra com detalhes as dificuldades enfrentadas nas passagens pelas Cachoeiras e ilustra com gravuras as rotas utilizadas pelos expedicionários para ultrapassá-las.

João Severiano da Fonseca

> O Serviço de Saúde do Exército, após a instituição dos Patronos das Forças Armadas e a escolha feliz de Sampaio, Mallet, Osório e Cabrita, que bem evocam as qualidades máximas do intimorato ([307]) infante, do artilheiro rígido, do alígero ([308]) hussardo ([309]) e do Engenheiro audaz, para padroeiros das armas militares do Exército, também desejou possuir o seu símbolo dos dons pacíficos do cientista invulgar e das acrisoladas ([310]) virtudes militares do soldado integérrimo ([311]).

---

[307] Intimorato: destemido, valente.
[308] Alígero: veloz.
[309] Hussardo: membro da cavalaria ligeira.
[310] Acrisoladas: aperfeiçoadas.
[311] Integérrimo: muito íntegro.

Justa a aspiração, que logo achou guarida nos órgãos de imprensa, como a "*Nação Armada*", principalmente. Feriu-se o pleito entre os médicos, farmacêuticos e dentistas do Exército, disseminados pela vastidão do território nacional, recaindo a eleição, quase unânime, no vulto preeminente da cultura indígena, misto de Médico, Militar, Professor, Naturalista, Escritor, Geógrafo, Historiador e Político – o Dr. João Severiano da Fonseca. Não foi unânime porque escassos votos couberam a dois outros nomes também dignos, mas despidos da magnífica aureola que ataviou ([312]) o vulto ímpar daquele que, trilhando toda a afanosa e extensa hierarquia militar, atingiu o generalato médico: o Capitão Manoel de Aragão Gesteira, cirurgião exímio, que, com seus denodados companheiros, escreveu a epopeia da Retirada da Laguna, episódio da Guerra do Paraguai, profissional cônscio de quem Taunay soube afirmar:

> debaixo do fogo já dera provas de dedicação e sangue frio, como verdadeiro discípulo do grande "*Larrey*" ([313]), e o Dr. José Ribeiro de Souza Fontes, Professor da Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, titular do Império e Tenente-Coronel Médico do Exército.

Do posto inicial ao glorioso termo, de simples Tenente a General-de-Divisão e 8° Diretor do Serviço de Saúde do Exército, sua personalidade singular, forte e multiforme, descreveu a luminosa trajetória que o fez o merecido paradigma dos que labutam na defensão ([314]) da saúde daqueles que, a chamado da Pátria, se devotam, na caserna, a seu labor construtivo.

---

[312] Ataviou: adornou.

[313] Domique Jean Larrey: General médico do exército de Napoleão que muito contribuiu para os serviços Médicos de Urgência Atuais. Atendia os soldados feridos em pleno campo de batalha.

[314] Defensão: defesa.

É símbolo e exemplo. Oriundo de estirpe valorosa sua existência merece recordada ([315]). Nasceu a 27.05.1836, à margem da Lagoa Manguaba, na velha Cidade de Alagoas – hoje Marechal Deodoro –, na Província das Alagoas, sendo seus genitores o Tenente-Coronel Manuel Mendes da Fonseca e Dona Rosa Maria Paulina da Fonseca. Foi ele o sétimo descendente da numerosa prole desse feliz casal, constituída de dez filhos: Hermes Ernesto – Marechal; Severiano Martin – Marechal-de-Campo e Barão de Alagoas; Manuel Deodoro – Generalíssimo, Proclamador da República e seu primeiro Presidente; Pedro Paulino – Tenente reformado e Senador da República; Hipólito Mendes – Tenente, morto em Curupaiti; Eduardo Emiliano – Major, morto em Itororó; João Severiano – General-de-Divisão Médico; Emília Rosa da Fonseca Furtado de Mendonça – casada; Amélia Rosa da Fonseca Amaral – casada; e, Afonso Aurélio – Alferes, também morto em Curupaiti.

Neste passo é justo ressaltar-se que a respeitabilíssima matrona, que com desvelo os soube embalar ao regaço materno, logrou, pelas suas virtudes espartanas, sobreviver nos fastos da história cívica com o imortal epíteto ([316]) de "*Mãe dos 7 Macabeus*".

Ela, nordestina de fibra estoica, vibrava ante os feitos gloriosos de seus filhos, a ponto de iluminar sua casa à notícia de que haviam tombado inertes no campo da luta e da honra. Ao recordar a mártir dolorosa que, no reinado de Antíoco Epifânio, tanto mais daria em holocausto da Mãe Pátria, se preciso fora, três vezes o luto lhe envolveu o coração, que sempre procurou mostrar-se resignada para estímulo de outras mães a sacrifícios semelhantes. (PILLAR)

[315] Recordada: lembrança.
[316] Epíteto: apelido.

"Mãe dos 7 Macabeus"

Bíblia Sagrada – Livro II – Macabeus, 7:

01. Havia também sete irmãos que foram um dia presos com sua mãe, e que o Rei por meio de golpes de azorrague ([317]) e de nervos de boi, quis coagir a comerem a proibida carne de porco.
02. Um dentre eles tomou a palavra e falou assim em nome de todos. Que nos pretendes perguntar e saber de nós? Estamos prontos a morrer antes de violar as leis de nossos pais.
03. O Rei, fora de si, ordenou que aquecessem até a brasa sertãs ([318]) e caldeirões.
04. Logo que ficaram em brasa ordenou que cortassem a língua do que falara [por] *primeiro* e, depois que lhe arrancassem a pele da cabeça, que lhe cortassem também as extremidades, tudo isso à vista de seus irmãos e de sua mãe.
05. Em seguida, mandou conduzi-lo ao fogo inerte e mal respirando, para assá-lo na sertã. Enquanto o vapor da panela se espalhava em profusão, os outros com sua mãe, exortavam-se mutuamente a morrer com coragem. [...]
07. Morto desse modo o primeiro, conduziram o *segundo* ao suplício. [...]
10. Após este, torturaram o *terceiro*. Reclamada a língua, ele a apresentou logo, e estendeu as mãos corajosamente. [...]
13. Morto este, aplicaram os mesmos suplícios ao *quarto*, [...]
15. Arrastaram em seguida o *quinto* e torturaram-no; [...]
18. Após este, fizeram achegar-se o *sexto*, [...]
20. Particularmente admirável e digna de elogios foi a mãe que viu perecer seus *sete* filhos no espaço de um só dia e o suportou com heroísmo, porque sua esperança repousava no Senhor. [...]

---

[317] Azorrague: açoite de várias correias.
[318] Sertãs: frigideiras largas e rasas.

PILLAR: João Severiano, como os demais irmãos, foi educado nos salutares princípios que nortearam a educação da grande estirpe de seus ascendentes. Só ele não enveredou, de pronto, pela carreira das Armas. Todos os manos foram logo ser militares.

Terminado o curso primário na Vila natal, veio fazer o secundário na Corte. Em seguida, matriculou-se na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, recebendo o grau de Doutor em Medicina em 1860.

Fizera-se médico por vocação, mas aquele amor pela farda, que levara os Fonsecas à caserna, haveria de, outrossim, impeli-lo ao Exército.

De fato, fora por instinto vocacional que o jovem se decidiu pela profissão médica, não obstante a soma de sacrifícios e de renúncias a que se obrigaria ao cingir a cândida vestia.

> Um oportuno parênteses curioso: os doutorandos de 1860 foram os primeiros a usar o recém-criado anel simbólico de esmeralda, proposto pelo Professor Francisco Menezes Dias da Cruz, em 1856, para substituir o antigo com a efígie de Hipócrates.

No âmago do peito lhe calavam ainda as palavras da personagem do romancista Dr. José de Alencar, encarnando o médico devotado:

> Amo as glórias da minha profissão, as únicas a que posso e devo aspirar. Nossos triunfos, não os obtemos na praça pública, diante da multidão que aplaude, mas lá na alcova secreta onde geme a criatura.

Para o Dr. João Severiano, que se destinava ao Exército, não lhe eram desconhecidos os trabalhos exaustivos na caserna e os ingentes esforços nas campanhas.

Todos sabemos que hoje, como outrora, a recuperação do Soldado pelo Serviço de Saúde é a garantia dos efetivos guerreiros. A França, na guerra de 1914, perdeu cerca de 2.000 médicos por ação inimiga, enquanto, em certa época, seu Serviço de Saúde recuperou 100.000 homens por mês! Daí Clemenceau ([319]) afirmar:

– Ganhamos a guerra com os nossos feridos.

E, a 20.01.1862, assentava praça no Corpo de Saúde, como 2° Cirurgião Tenente, por Decreto, conforme se acha publicado em Ordem do Dia da Repartição do Ajudante General sob o n° 303, de 04.02.1862. Nessa data prestou o devido juramento. Consorciava-se nesse comenos ([320]) o homem afeito a ciência de curar, a divina profissão que espelha bondade, e o intrépido soldado vígil ([321]) nas cruas batalhas ou na defesa sanitária dos campos onde iria, de futuro, estar presente.

Cirurgião e soldado, ele trazia para a classe em que seus irmãos já exceliam ([322]), a sublimidade de seu apostolado médico e a vocação de seu sangue para a carreira das Armas, fatores que, postos a serviço do Brasil, o dignificaram, tornando-o, por justiça, o modelo vivo de civismo e do cientista talentoso em quem as qualidades invulgares de profissional competente rivalizavam com as louvabilíssimas de chefe íntegro e sereno. Como simples estudante de medicina dera provas de altruísmo nos relevantes socorros que prestou durante a terrível epidemia de cólera-morbo, que assolou, em 1854, a capital do País.

---

[319] Georges Benjamin Clemenceau: estadista, jornalista e médico francês (1841 a 1929).
[320] Comenos: momento.
[321] Vígil: qie vigia ou vela, sentinela, vigilante.
[322] Exceliam: eram excelentes.

O Governo soube recompensá-lo, condecorando-o com o Grau de Cavaleiro da Imperial Ordem da Rosa, conspícuo ([323]) galardão ([324]).

Era o prenúncio de que sua carreira seria uma brilhante ascensão, pois os exemplos de renúncia e devotamento, que são o apanágio ([325]) do militar, ele os tinha no seio da própria família, onde pai e irmãos, desveladamente, com disciplina e amor, cooperaram para o progresso e a segurança das instituições nacionais.

A 06.03.1859 entrava em exercício na Guarnição da Corte e era designado para o Hospital Militar.

Da Ordem do Dia n° 310, de 21.04.1859, consta que apresentou o Diploma datado de 11.01.1859, com que fora condecorado, por Decreto de 2 de dezembro do ano anterior, Cavaleiro da Ordem da Rosa, a que fizera jus quando acadêmico de medicina, como acima foi dito.

Em seguida, a 15.06.1859 era mandado servir na enfermaria da Escola Militar de Aplicação do Exército. Sua permanência aí foi transitória, porquanto, três meses e três dias após, a 18.09.1859, regressava ao primitivo serviço hospitalar. Somente a 04.05.1864, por Portaria Ministerial, foi nomeado para o 4° Batalhão de Infantaria, que seguia para a Província do Rio Grande do Sul, conforme consta da Ordem do Dia n° 398, do dia 6 seguinte.

Mas esse ato iria ficar sem efeito logo no próximo dia 1°, em virtude de, naquela data da transferência, haver obtido, em inspeção a que se submetera, quatro meses para tratamento de saúde.

---

[323] Conspícuo: distinto.
[324] Galardão: laurel.
[325] Apanágio: qualidade inerente.

Tão pronto se sentiu refeito, apresentou-se pronto para o serviço, a 13.12.1864, desistindo do restante da licença, pelo que foi elogiado pelo Ministro da Guerra, Brigadeiro Henrique de Beaurepaire Rohan, segundo a Ordem do Dia n° 341, de 17.01.1865. Este seu procedimento calou bem nos seus superiores, sobretudo porque o destino que lhe estava reservado era a marcha para a Campanha do Uruguai.

De fato, a 5 de fevereiro expedicionava para Montevidéu, integrando o serviço médico da Brigada sob o comando do Tenente-Coronel Dom José Baltazar da Silveira. Dez dias depois, desembarcando no Porto do Buceo, iria incorporar-se ao Exército Imperial, comandado pelo Marechal-de-Campo João Propício Mena Barreto, que cercava a Capital Oriental. Coube-lhe a honra de assistir a capitulação dessa praça, vitória que ajudou, embora em pouco tempo, a construir com galhardia e heroísmo.

O Tenente Dr. João Severiano ficou a dirigir o Serviço de Saúde da tropa de ocupação, até que foi mandado para idêntico encargo da Divisão, em Paissandu, o que se deu a 27.04.1865. Seus desvelos profissionais iriam, mais uma vez, ser postos a prova com a epidemia de varíola que grassava na localidade.

Dizimado o flagelo, dirigiu-se ele, no dia 19.06.1865, para a Vila del Salto Oriental, conduzindo alguns bexiguentos convalescentes, onde chegou a 21, indo encarregar-se das enfermarias dos pontões do Rio Uruguai, por ordem do chefe interino do Corpo de Saúde. O Brasil, entretanto, nessa altura, partícipe do Tratado da Tríplice Aliança, se empenhava em árdua luta contra o Paraguai, já que fora agredido brutalmente pelo ditador guarani Marechal Francisco Solano Lopez.

O território brasileiro houvera sido invadido, de surpresa, como, por igual, atacado o Forte de Coimbra e apossada a Colônia de Dourados por seus janízaros ([326]). A pedra de toque fora o apresamento do vapor Marquês de Olinda, a cujo bordo viajava o Deputado Geral e Presidente da Província de Mato Grosso, Coronel Frederico Carneiro de Campos, em águas do Paraná.

A grande revolta espontânea que sacudiu todos os filhos da terra de Santa Cruz também fez vibrar, como era natural, os brios dos homens de farda que, a uma, desejavam partir para os campos de batalha. Entre esses o Dr. João Severiano da Fonseca obteve, a seu pedido, incorporar-se, a 30 do mesmo mês ao Exército do Brigadeiro Manuel Luís Osório, acampado à margem direita do Arroio Juqueri, na República Argentina. A princípio, a 01.07.1865, foi assegurar o serviço médico da 8ª Brigada de Infantaria, indo, no dia 15, para o da de Artilharia. Em tais funções andou com a tropa em busca do inimigo. Havendo o Hospital Ambulante sido dividido em cinco seções, como reza a Ordem do Dia do Exército n° 91, de 03.09.1865, coube-lhe a chefia de sua 5ª Seção.

A 5 de fevereiro de 1866, por Aviso Ministerial foi nomeado 1° Cirurgião de Comissão, posto correspondente, hoje, ao de Capitão. No Exército, sempre em marcha, rumou, pelas Províncias argentinas de Entre Ríos e Corrientes, ao território inimigo, indo acampar, a 2 de abril, no Porto de Arandas, à margem esquerda do Rio Paraná, em frente ao Forte de Itapiru.

Entregue a seus penosos afazeres nos hospitais de sangue, teve ensejo de assistir aos bombardeamentos de 2 a 16 e aos combates de 10 e 16.

---

[326] Janízaros: elite do exército dos Sultões otomanos.

A 17 [de abril de 1865] atravessou o Paraná e penetrou no país inimigo, vindo a prestar, a seu pedido, serviços nas linhas de fogo. No seguinte dia assistiu a ocupação e destruição do Forte de Itaipu, poderoso reduto paraguaio e, a 23, ocupava com o Exército o campo entrincheirado de Estero Bellaco, participando da Batalha de 2 de maio. Sua ação enérgica e eficiente, seu zelo desmedido, as constantes provas de inteligência e humanidade revelados em todos os transes dessa campanha memorável, ensejaram-lhe os merecidos encômios ([327]) que esmaltam ([328]) a Ordem do Dia n° 153, do General-Chefe, de 10 deste mesmo mês (de maio de 1865).

A 20, empenhava-se com os seus no ataque que desalojou o inimigo das linhas de Estero Rojas. Acampou, nesta data, em Tuiuti, assistindo ao reconhecimento de 22, empenhando-se na Batalha gloriosa, de 24.05.1866, que de imarcescíveis ([329]) louros cobriu o lábaro estrelado e fez sua já brilhante fé de ofício mais referta de justos elogios. A assistência desvelada que tributava aos feridos não era só o natural impulso do militar convicto de suas obrigações regulamentares, mas também, principalmente, a nítida noção humanitária que lhe advinha da altruística profissão que abraçara, como sacerdócio.

Empenhou-se no combate de 28 de maio, presenciou o bombardeio de 14 de junho e os combates que se seguiram de 16 a 18 de julho no Potrero Pires e trincheiras do Sauce, com zelo e atividade, pelo que foi louvado pelo Comandante-Chefe em sua Ordem do Dia n° 3, de 24 do referido último mês.

[327] Encômios: elogios.
[328] Esmaltam: enaltecem.
[329] Imarcescíveis: imperecíveis, eternos.

Em 02.09.1866, foi nomeado chefe do Serviço Médico das Forças Expedicionárias, em cujas funções beneméritas teve azo ([330]) de assistir aos inevitáveis e funestos bombardeamentos de 22 e 23.09.1866 e 30.10.1866. O primeiro desses assinala o malogrado ataque a Curupaiti, no qual perdeu ele seus dois irmãos, o Tenente Hipólito e o Alferes Afonso Aurélio. Por serviços relevantes prestados naqueles combates de meados de abril a 24 de maio, foi promovido ao grau de Oficial da Ordem da Rosa, por Decreto de 17 de agosto e Diploma de 24 de outubro, tudo como consta da Ordem do Dia da Repartição do Ajudante General n° 536, de 30.12.1866.

No ano seguinte, a 5 de abril de 1867, por ocasião do surto epidêmico de cólera-morbo, coube-lhe organizar e dirigir o Serviço Médico da Ambulância Volante de Artilharia e muito bem se houve no executar a profilaxia e o combate contra esse terrível mal levantino, que vinha dizimando mais combatentes nos campos cruentos da luta que as mortíferas balas inimigas!

Ao lado de Osório, em 20 de julho, no comando da Ambulância, participava da evolução de flanco sobre Humaitá, seguindo depois para Tuiu-cuê, acompanhando o 1° Regimento de Artilharia a Cavalo, sob o comando de Emílio Luís Mallet, pelo que assistiu ao combate, de 31 de julho, sobre as avançadas inimigas e, a 6 de agosto, nos reconhecimentos sobre as linhas do Espinilho e do Passo Pocu.

Pela Ordem do Dia n° 579, de 17.09.1867, consta haver sido agraciado com o grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo pelos serviços prestados aos feridos nos combates no Potrero Pires e trincheiras do

[330] Azo: oportunidade.

Sauce, em julho de 1866, por Decreto de 13 de abril e Diploma de 12 de junho, tudo de 1867. Por sua eficiente atuação nos hospitais de sangue de San Solano, Estabelecimento e Espinilho, no início do ano de 1868, foi fartamente elogiado nas Ordens do Dia do Exército em Operações.

A 4 de abril do mesmo ano [1868] marchou com o Exército que acampou em Pare-cuê. A 8 de maio assumia a direção do Serviço Médico das Forças Expedicionárias do Chaco. No arroio Guaicuru assistiu ao reconhecimento feito em 3 de julho. A 8, marchou a reunir-se ao 1° Corpo do Exército, o que fez a 17. A 22, incorporou-se ao 3° Corpo de Exército de Vanguarda, ao mando do Marques do Herval. No ataque e assalto do Passo Real do Tebicuari, a 29 de agosto, viu expirar, em seus braços, ferido mortalmente na testa, o Major Joaquim Pantaleão Tales de Queiroz, Comandante do 7° Regimento de Cavalaria, malgrado seus esforços de homem de ciência.

Testemunhou o reconhecimento à mão armada sobre as linhas inimigas de Pequiciri e Angustura. Foi nas trincheiras avançadas, a frente desse primeiro sítio, que o ilustre médico militar teve conhecimento, pela Ordem do Dia do Ajudante General sob n° 638, de 28.09.1868, que por Decreto de 11 de abril e Diploma de 2 de maio fora agraciado com o grau de Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro, pelos excelentes serviços prestados nos prélios ([331]) de 19 de fevereiro, sendo o primeiro oficial do Serviço de Saúde a receber esse laurel.

Sempre entregue a faina diuturna nos hospitais de sangue, vibrou de entusiasmo ante a capitulação da Fortificação de Angustura.

---

[331] Prélios: combates.

A 30.01.1869, marchou para Assunção, onde chegou três dias após. Por Decreto de 20 de maio, publicado a 28, foi promovido ao posto de 1° Cirurgião efetivo, por merecimento em campanha e a 22 de junho passava a servir no Hospital Militar Brasileiro de Assunção. Em 22 de outubro era transferido para a Ambulância da Guarnição.

Conquanto a guerra houvesse tido fim, a 01.03.1870, sob a espada do Brigadeiro José Antônio Correa da Câmara, as margens do Aquidabanigui, o Capitão 1° Cirurgião Dr. Severiano continuou a servir no território do vencido, a princípio, a 3 de setembro, na enfermaria do Mangrulho e, depois, no Hospital de Assunção, em 07.02.1871. Foi aí que, um mês transcorrido, teve conhecimento pela Ordem do Dia do Ajudante General, n° 758, haver sido, por Decreto de 6 de setembro e Diploma de 28 do mesmo mês, tudo do ano anterior ([332]), promovido, por proposta do Marques de Caxias, ao grau de Comendador da Ordem da Rosa, em atenção aos valiosos serviços prestados na guerra do Paraguai nos combates de dezembro de 1868.

A 17.11.1871 embarcou para a Capital do Império, conduzindo doentes de Assunção e Humaitá, apresentando-se no destino a 2 do mês seguinte, sendo designado pelo Cirurgião-mor do Exército, o Conselheiro Dr. José Ribeiro de Souza Fontes, para servir no Hospital Militar da Guarnição da Corte. Com o Diploma de 13 de julho foi-lhe conferida a Medalha Geral de Campanha do Paraguai, mandada cunhar com o próprio bronze dos canhões tomados ao inimigo, a qual trazia sobre a fita o passador de prata e o número 5, correspondente a totalidade dos anos em campanha que o Decreto de 06.08.1870 lhe outorgava [Ordem do Dia n° 877, de 18.09.1872].

[332] Ano anterior: 1870.

Dessa mesma Ordem do Dia constava haver sido nomeado para servir na Divisão organizada na Província do Rio Grande do Sul. A 21 do aludido mês, porém, era tornado sem efeito esse ato, devendo permanecer em serviço na Guarnição da Corte até segunda ordem. A 27.03.1875, por Portaria, foi posto à disposição do Ministério dos Estrangeiros, a fim de integrar a Comissão de Limites entre o Brasil e a Bolívia, ficando-lhe garantido o lugar de Segundo Cirurgião no nosocômio em que laborava, o que consta da Ordem do Dia n° 119, de 06.04.1875.

A 01.05.1875, acompanhando a Comissão, rumou para Corumbá, onde teve oportunidade de patentear, mais uma vez, as virtudes de seu largo coração fazendo acolher no Hospital de Caridade de São João os emigrados paraguaios que, fugindo a miséria pós-guerra, acompanharam as forças de ocupação, de regresso do país vizinho.

Nessa Cidade mato-grossense, a 11.01.1877, contraiu núpcias com D. Anália d'Alicourt Sabo, de cujo enlace houve dois filhos: Hermes Severiano e Afonso Deodoro, aquele nascido em Corumbá a 14.09.1877 e batizado em Cuiabá em 05.03.1878, que se fez militar, atingindo o posto de Coronel de Artilharia, e bacharel em Matemática e Ciências Físicas, e o último, natural do Rio de Janeiro a 25.01.1880. Ambos não mais existem.

Na Comissão exerceu suas funções com devotamento, assiduidade e grande competência, o que ressalta dos copiosos louvores que enxameiam sua opulenta fé de ofício. Por Aviso do Ministério de Estrangeiros, sob n° 3, de 18.02.1878, foi dispensado dessa Comissão, merecendo mais um extenso elogio do Ministro Dr. Domingos de Souza Leão, 2° Barão de Vila Bela.

Por Portaria de 18 de abril, foi reintegrado no lugar que ocupava no Hospital Militar da Guarnição da Corte. A 22 de junho, foi-lhe conferida a medalha criada pelo Decreto n° 3.468, de 08.05.1865, para os que lutaram na República Oriental do Uruguai de 1864/5, sob o comando do Marechal-de-Campo João Propício Mena Barreto, Barão de São Gabriel, conforme se lê na Ordem do Dia n° 1.412, de 28 de junho. Da mesma consta, ainda que por Decreto, de 02.05.1877, e Diploma, de 9 do dito mês, foi nomeado Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz, a única Ordem Nacional, que, como militar, lhe faltava possuir, por isso que sua outorga era condicionada, entre outras exigências, possuir o oficial, no mínimo, três lustros ([333]) de serviço.

A 22.04.1880, era recebido na Academia Imperial de Medicina como membro efetivo, sendo destarte o primeiro médico militar a ter ali ingresso, honra assaz merecida. Até 30.04.1870, exerceu interinamente o cargo de primeiro Cirurgião do Hospital Militar da Corte, o qual retomou a 6 de dezembro para deixá-lo de vez a 10.05.1880, em que passou a servir como 2° Cirurgião do mesmo estabelecimento hospitalar.

A 17 de julho, apresentou às autoridades competentes a certidão de seu casamento e a do batismo de seu primogênito. A 6 de novembro assumia o lugar de 1° médico do Hospital Militar do Andaraí, por troca feita com o Cirurgião-mor de Brigada Graduado Dr. Manuel Cardoso da Costa Lobo. Em 12.02.1881, entregou, para os efeitos legais, a certidão de batismo de seu segundo filho. Por Decreto, de 11 de junho, era promovido, por merecimento, a Cirurgião-mor de Brigada, posto correspondente a Major-médico, pelo que veio a chefiar a enfermaria da Escola Militar da Praia Vermelha, a 11.04.1882.

---

[333] Lustros: quinquênios.

A 6 de outubro, no entanto, retornava ao Hospital Militar da Corte para exercer as funções de seu 1° Cirurgião. Da Ordem do Dia n° 1.842, de 21.05.1884, consta haver o Dr. João Severiano apresentado o Diploma de Membro da Academia Imperial de Medicina, com sede no Rio de Janeiro, para qual fora eleito em sessão, de 12.04.1880, com o beneplácito de Sua Majestade o Imperador D. Pedro II expresso em Aviso de 17.04.1880. Sua monografia inédita apresentada àquele sodalício ([334]) versou sobre "*Climatologia de Mato Grosso*".

Por Decreto, de 15 de abril de 1885, publicado na Ordem do Dia n° 1.921 do dia seguinte, foi promovido por merecimento a Cirurgião-mor de Divisão, posto correspondente a Tenente-Coronel médico. Continuou a exercer a função naquele Hospital e substituiu, por várias vezes, o Cirurgião-mor do Exército Dr. Antônio de Souza Dantas, durante as suas faltas e impedimentos.

A 13.07.1889, foi nomeado, por Decreto, Professor da cadeira de Ciências Físicas e Naturais do Imperial Colégio Militar, recém-instalado, consoante publicação na Ordem do Dia n° 2.269 de 17 desse mesmo mês. A República, proclamada a 15 de novembro, veio encontrá-lo na direção interina do Hospital Militar da Guarnição da Corte e no exercício do magistério do novel educandário. Quatorze dias depois do evento que derrocara o regime governamental do Brasil, o insigne militar teve a coragem cívica de, na primeira sessão do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, realizada na noite de 29, propor que a cadeira em que o Imperador ora destronado costumava sentar-se durante as sessões fosse por jornais ocupada e envolvida em crepe, em homenagem ao magnânimo Monarca.

[334] Sodalício: sociedade.

> Eu me levanto, para pedir ao Instituto que no meio de seus arroubos pela mãe-pátria, não se esqueça da gratidão que deve àquele que foi um protetor e um pai e que nesta hora marcha para o exílio.

Foram palavras de seu sentido discurso.

Desde 01.10.1880, fazia o Dr. João Severiano parte desse Instituto, do qual foi sócio correspondente, efetivo e honorário, chegando a ocupar os cargos de 2° e 1° Secretário e 1° Vice-Presidente. Aliás, pertenceu a várias outras agremiações literárias e científicas, entre as quais o Instituto de França, que lhe conferiu as Palmas Acadêmicas.

Por Portaria de 04.01.1890, tornada pública pela Ordem do Dia n° 25, de 21.01.1890, foi nomeado para fazer parte da Comissão encarregada de elaborar um projeto de reorganização do Exército, consoante os modernos princípios das ciências militares, com prejuízo de suas funções hospitalares.

A 03.03.1890, foi mandado assumir as de Diretor interino do supra aludido Hospital Militar da Guarnição do Rio de Janeiro. Por Decreto de 27 de março, publicado na Ordem do Dia n° 49 de 31 do mesmo mês, era promovido a Coronel-mor de 1ª classe.

Por esse motivo, deixou, a 16 de abril, a direção do Hospital, entrando, a 17, no exercício de Inspetor do Pessoal do Serviço Sanitário do Exército.

Por Decreto de 01.05.1890 foi promovido a General-de-Brigada graduado o que consta da Ordem do Dia n° 59, de 3 desse mês. Da Ordem do Dia n° 78, de 28 de junho, consta haver sido jubilado, a pedido, sem vencimentos no lugar de Professor da cadeira que lecionava no Colégio Militar [Decreto de 25.06.1890].

De outra Ordem do Dia n° 85, de 29 de julho, consta lhe haver sido feita a entrega da Medalha da Argentina, comemorativa da guerra contra o Paraguai. A 16 de setembro assumia interinamente as funções de Inspetor Geral do Serviço Sanitário do Exército. Por Decreto, de 4 de outubro, constante da Ordem do Dia n° 116, de mais dois dias, era efetivado no posto de General-de-Brigada. A 24 do mês em curso, era condecorado com o grau de Oficial da Ordem Militar de São Bento de Aviz [Ordem do Dia n° 126, de 29.10.1890].

Em decorrência do artigo 80 do Regulamento aprovado pelo Decreto n° 307, de 10 de maio, tomou assento no Conselho Supremo Militar de Justiça conforme Aviso do Ministro da Guerra, de 20 de dezembro, para elucidar as questões de Medicina Legal nos processos de justiça.

A 25.02.1891, era eleito Senador da República, representando o Distrito Federal. Encerrados os trabalhos do Congresso, reassumiu o seu cargo militar, ainda que por pouco tempo, em virtude de parte de doente que, a 13 de abril apresentou. Restabelecido de sua rápida enfermidade retornava a atividade, reassumindo as funções de Inspetor Geral, as quais deixou em 16 de junho por voltar a ocupar sua cadeira de Senador a 1ª Constituinte Republicana.

Em 12 de setembro, a Ordem do Dia n° 245 publicava sua nomeação para Membro da 4ª Seção da Comissão Técnica Militar Consultiva e a 5 de novembro reassumia o ilustre General as funções de Inspetor Geral.

Em 1892, a 8 de fevereiro, dava parte de doente, até que por Decreto de 7 de abril, publicado na Ordem do Dia n° 319, de 10 do mesmo mês, era reformado.

Sua reforma não foi voluntária, todavia. É que, com o golpe de Estado desferido por seu mano, o Generalíssimo Manuel Deodoro da Fonseca e sua consequente renúncia em favor do Vice-Presidente da República o General Floriano Peixoto, 13 Oficiais-Generais de terra e mar exigiam, mercê de manifesto a esse último, entregue pelo Marechal José de Almeida Barreto, se procedessem a novas e imediatas eleições.

Um dos signatários desse importante documento era o General Dr. João Severiano. No dia seguinte, 4 de abril, todos os treze Oficiais-Generais eram reformados, sendo que o médico no posto de General-de-Divisão.

No dia 10.02.1892, seria ele preso juntamente com os Drs. José Joaquim Seabra, Artur Fernandes Campos da Paz, Clímaco Barbosa e Manuel Lavrador, no prédio n° 21 da Rua da Relação pelo próprio Chefe de Polícia Dr. Goldsmith, em virtude da notícia que tivera de que ali se achavam, armados de revólveres, conspirando.

A 04.11.1895, reassumia o cargo de Inspetor Geral, em virtude de, por Decreto de 31 de outubro, publicado na Ordem do Dia 5 daquele mês, o Presidente da República haver revogado o Decreto, de 07.04.1892, julgado ilegal e inconstitucional pelo Acórdão do Supremo Tribunal Federal, de 19 de setembro do corrente ano.

A 3 de agosto de 1896, falecia sua esposa, Dona Anália d'Alincourt Fonseca, no Rio de Janeiro, tendo ele apresentado a certidão de óbito de 14 de setembro. Sempre no exercício de suas altas funções.

A 15.03.1897, contraia segundas núpcias com a Srª Horminda dos Santos Cruz de Figueiredo, de cujo enlace houve um filho Carlos, nascido a 02.11.1897.

Cinco dias após o nascimento desse seu caçula, vinha a falecer na Capital da República o preclaro militar e cientista, com 61 anos, 7 meses e 10 dias de idade, de quem o Brasil esperava ainda inestimáveis serviços, ditados pelo seu sadio patriotismo, sua pujante cultura, seu acendrado amor a profissão médica e militar.

Seus reais méritos o levaram a Patrono do Serviço de Saúde do Exército, sem favor aliás, por consenso unânime dos que o integravam, por ocasião do memorável prélio.

O Dr. João Severiano da Fonseca reunia, de fato, qualidades excepcionais para merecer o justo galardão com que reconhecidos sufrágios souberam perpetuar sua memória.

Poeta inspirado, escritor primoroso, historiador fecundo, naturalista exímio, a Buffon somente comparável, suas obras ai estão a atestar conhecimentos precisos, a cintilância de uma pena vigorosa:

> "*Da Moléstia em Geral*" - tese de doutoramento; "*Raças e Povos*"; "*A Gruta do Inferno da Província de Mato Grosso*"; "*Origem das Sociedades de Estudo*"; "*Viagem ao Redor do Brasil*", também escrito em Francês, "*Rico manancial de ensinamentos oportunos sobre as vastas regiões da nossa Amazônia*"; "*Climatologia de Mato Grosso*"; "*o Celibato Clerical e Religioso*"; "*Novas Investigações sobre Mato Grosso*"; e, "*Dicionário Geográfico de Mato Grosso*".

O Governo da República, tendo em conta a eleição que o Serviço de Saúde do Exército fizera de seu insigne Patrono, baixou o Decreto-lei n° 2.497, de 16.08.1940, concebido nos seguintes termos:

Decreto-lei n° 2.497, de 16.08.1940

> O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, e considerando
>
> – que o General Dr. João Severiano da Fonseca, durante a sua carreira de médico militar, prestou ao Exército os mais assinalados serviços, tanto na paz como na guerra, consagrando à saúde do soldado todos os seus esforços e os maiores sacrifícios;
>
> – que, por esse motivo, está seu nome vinculado às tradições do Serviço de Saúde do Exército, em cuja administração deixou um traço marcante de sua passagem;
>
> Decreta:
>
> Artigo Único. É considerado "*Patrono do Serviço de Saúde do Exército*" o General médico Dr. João Severiano da Fonseca.
>
> Rio de Janeiro, 16.08.1940, 119° da Independência e 52° da República. Getúlio Vargas – Eurico Gaspar Dutra.

A seus títulos agremiativos e culturais, outros vieram juntar-se como: Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1882), do qual foi também secretário; do Instituto Farmacêutico do Rio de Janeiro; da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro; da Sociedade de Geografia de Lisboa; da Sociedade de Geografia de Madri; do Instituto Arqueológico Alagoano; do Ateneu de Lima; e do Instituto Médico Brasileiro.

VIAGEM

AO

REDOR DO BRASIL

1875 — 1878

PELO

DR. JOÃO SEVERIANO DA FONSECA

Graduado pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro,
1.º Cirurgião do Exercito,
1.º Medico do Hospital Militar de Andarahy,
Membro da Academia Imperial de Medicina
do Instituto Historico e Geographico Brasileiro
do Archeologico e Geographico Alagoano,
da Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional e de outras Sociedades de Estudo,
Commendador da Imperial Ordem da Rosa,
Cavalleiro das de N. S. Jesus Christo,
Imperial do Cruzeiro e Militar de S. Bento de Aviz,
Condecorado com as Medalhas das Campanhas Oriental de 1864 – 1865
e Geral do Paraguay com o passador com numero 5.

1.º VOLUME

RIO DE JANEIRO
Typographia de Pinheiro & C. Rua Sete Setembro n. 157

1880

Imagem 13 – Viagem ao Redor do Brasil (Fonseca)

Imagem 14 – Dr. João Severiano da Fonseca

A Academia Alagoana de Letras traz em uma de suas cadeiras o festejado nome desse nordestino que, nos raros vagares de sua afanosa existência, votada a construção da paz e aos reclamos dos que sofriam, sendo um bravo na guerra, enriqueceu as letras pátrias com as gemas de seu talento de escol. Desaparecido da lista dos vivos, suas obras beneméritas permanecem perenes a afirmar o sumo valor do primeiro médico que atingiu o Generalato do Exército.

Disse Scipião que "*a morte não é senão o retorno à verdadeira vida*". Esta é, sem dúvida, perpetuada através da memória, a lembrança de feitos meritórios, a crença de que o túmulo é, na realidade, "*um monumento levantado nos limites de dois mundos*".

Na duplicidade de seus árduos misteres, homem de farda e de avental níveo, pleno de bondade e de renúncia, sacerdote consolador das mágoas físicas, sempre se revelou leal e tolerante, inteligente e bondoso, digno e bravo, o mesmo homem de caráter ilibado, virtude que Gustavo Le Bon considerava fundamental na grandeza de um povo.

A nobreza de seus sentimentos humanitários, a retidão de sua conduta pela vida afora, a coragem máscula demonstrada a cada passo, o vigor de suas convicções ideológicas, fizeram-no o símbolo excelso do Serviço de Saúde do Exército – exemplo magnífico e resplandecente de glórias inconspurcáveis ([335]). O maior preito que, ainda, se lhe poderia prestar era aqui transcrever trecho de seu discurso ao reassumir "*o cargo de que fora violentamente espoliado em 07.04.1892*":

[335] Inconspurcáveis: imaculadas.

> Venho de novo ocupar o meu lugar. Já sabeis o meu modo de servir. Na balança de meus julgamentos não tem peso igual o brio e o desleixo, e tão pronto sou em reconhecer e afagar o merecimento e os bons serviços como o sou em profligar ([336]) e punir a tibieza, a desídia e o desmazelo.

Sua escolha para Patrono foi homologada pelo Decreto n° 51.429, de 13.03.1962, do Poder Executivo Federal. (PILLAR)

Viagem ao Redor do Brasil (1875 – 1878)

Capítulo IV

As Cachoeiras – 1877

I

Iniciamos a navegação, por um trato de mais de 400 km, toda atravancada de Penedos, Corredeiras, Cachoeiras e Saltos, que, impedindo-a completamente em alguns pontos, dificultam-na imenso no resto. Esses tropeços variam conforme a estação e a força das águas, que aumentam ou diminuem o número das Cachoeiras, tanto como o seu ímpeto e braveza. Cachoeiras há dificílimas de transpor, na enchente, que nas águas baixas são pouco sensíveis, e vice-versa; e é isso o que faz variar o seu número para os viajantes, dos quais uns contam vinte e uma, outros dezenove, outros menos ainda; sendo nestes casos as restantes designadas como simples corredeiras. São altas Guajará-mirim, Guajará-açu, duas da Bananeira, Pau-Grande e Laje, no Mamoré; Madeira, Misericórdia, e duas do Ribeirão, Araras, Pederneiras, Paredão, Três Irmãos, Salto do Jirau, Caldeirão do Inferno, Morrinhos, Salto do Teotônio, Macacos e Santo Antônio.

---

[336] Profligar: vencer.

Imagem 15 – Descida das Cachoeiras (Fonseca)

Quando a travessia é a remos, o que se faz nas Há ainda duas perigosas sirgas entre as Cachoeiras do Ribeirão e Araras, denominadas da Pedra-Grande e dos Periquitos, bem assustadoras no tempo das cheias.

Essas denominações foram-lhes impostas, segundo diz Baena, pela Comissão de limites de 1782, que assim as consignou nos seus Mapas; sendo que anteriormente eram conhecidas pelos nomes de Panelas, Cordas, Papagaios, Javalis, Tejuco, Tapioca, Uainumu, Mamoriné, Tamanduá ou Arei, Maiari, Paricá, Arapacoá, Coati, Guara-assu, Natal, Gamon e Aroayá, também chamada São João. A travessia das Cachoeiras é quase sempre feita à sirga e algumas vezes à toda força de remos. Quando à sirga, parte dos tripulantes salta nos penhascos laterais, espiando a embarcação com dois grandes cabos à proa; outra parte, por água, ora nadando, ora apoiando-se nos Penedos, aguenta-a com outra forte espia, que pouco a pouco vão dando de mão, para dar seguimento ao baixel ([337]).

[337] Baixel: pequena embarcação.

À proa vão os dois mais possantes e experimentados remeiros, armados da zinga, grande vara que empregam muitas vezes em vez de remos, para dar impulso à embarcação, desviá-la dos penedos e também para aguentá-la na marcha: sobre a tolda, o piloto empunha o leme, dando a direção conveniente, mudável ([338]) a cada instante, porque a cada instante o Penhasco e o rebojo lhe estão na frente.

Corredeiras ou Cachoeiras de pequenos saltos, vão todos os remeiros a postos, estugando-se ([339]) nas remadas; ora enterrando os remos, ora raspando apenas a superfície das águas, conforme as vozes do comando do piloto: "*raspa, ou rema duro*": na proa, o remador de mais confiança tem em mão o remo grande, assim chamado por ser sua pá de três decímetros sobre dois e meio de largo, o qual só é empregado nas ocasiões difíceis em que o bote, impelido como uma flecha pela força da corrente, tem de mudar de direção, entre os Escolhos ([340]), o que, então, faz com uma rapidez pasmosa; soçobrando ([341]) no caso contrário.

Do concurso uniforme de todos depende a salvação da embarcação e de tudo o que conduz: perícia do piloto, pujança e rapidez de movimento do manejador do remo grande e uniformidade de ação em todos os outros remeiros.

Se aqueles se descuidam por um instante, se destes algum afrouxa, tornando subitamente mais fraco o esforço de um lado do que do outro, rompe-se o equilíbrio na marcha, e a perda é inevitável.

---

[338] Mudável: mutável.
[339] Estugando-se: picando a voga, apressando-se.
[340] Escolhos: penedos.
[341] Soçobrando: naufragando.

Felizmente, esses passos difíceis são rápidos, tal a força vertiginosa da corrente, mas, apesar disso, quando – passado o perigo, os remeiros afrouxam o manejo, é a água das Cachoeiras que os cobre, que oculta o suor que os banha, tal o esforço empregado. Sua posição, além de perigosa, é incômoda: sendo toldadas as canoas, deixam, apensa ([342]), um baldrame de um palmo, mais ou menos, de largura, onde eles se colocam mal assentados, com uma perna dobrada, e a outra pendente e dentro d'água. Nada tendo que os ampare nos banzeiros ou grandes escarcéus que os rebojos formam, e que dão à embarcação movimentos desordenados, têm por única garantia de salvação o passarem o braço num gancho de pau preso na tolda, o que nem sempre os livra de serem arrebatados pelo marulho ([343]).

É notável nessas paragens de Cachoeiras o movimento das águas: vê-se o Rio dividido em três zonas: no meio, a corredeira, onde a velocidade é enorme, e lateralmente os remansos imóveis como água estagnada; e entre estes e aquela uma outra corrente em sentido inverso da do Rio, sendo digna de observação tal diferença de movimentos em superfície tão unida, e cuja separação é por assim dizer linear. Quando, algumas vezes, o remo grande não consegue desviar com suficiente ímpeto o baixel da corrente para o remanso, a embarcação penetra apenas a meio, é com supina ([344]) dificuldade que a tripulação consegue fazê-la avançar, tornando-se necessário rebocá-la a nado, por isso que não só o remanso nenhuma resistência oferece à ação dos remos, como a força da corrente e os rebojos, na zona imediata, tendem a arrastar a popa para a corredeira.

---

[342] Apensa: pendente.
[343] Marulho: agitação das ondas.
[344] Supina: excessiva.

Imagem 16 – Guajará-mirim (Fonseca - Google)

Jamais passam as embarcações carregadas nas Cachoeiras, e raro nas corredeiras. O mais conveniente é folgá-las na proa, deixando à popa a carga necessária para não caturrarem ([345]) nos banzeiros e alagarem-se. As principais Cachoeiras são, de ordinário, na volta dos Rios; sendo no ponto mais saliente da volta a sua maior força e também o maior perigo, por isso que os escarcéus ([346]) são aí maiores e as ondas espaldeiam a ([347]) embarcação.

Conhece-se a aproximação da Cachoeira pela maior velocidade que as águas vão adquirindo: os Portos são sempre imediatamente juntos ao perigo; e às vezes a corrente é, já, bem veloz, ao chegar-se ao ponto onde se deve abicar.

Manobra-se, então, com a maior rapidez, energia e segurança de vista, para cair-se no remanso: abica-se e descarrega-se. Ao menor descuido pode a embarcação garrar ([348]) e ir despenhar-se na Cachoeira. Quando esta é de salto impossível de ser transposto, varam-se as embarcações por terra, de um ponto ao outro.

---

[345] Caturrarem: balançarem.
[346] Escarcéus: vagalhões.
[347] Espaldeiam a: investem contra os flancos da.
[348] Garrar: ficar a embarcação à mercê da água.

II

O Guajará-mirim é uma das que mais variam, desaparecendo quando as águas do Mamoré se avolumam. Seu trajeto é breve, mas perigoso, por ser o Canal muito estreito. Fica este à margem esquerda, logo encostado à grande laje que a borda (**C**).

Assim que abicamos, foi o piloto Gomes reconhecer o passo, enquanto se procedia ao descarregamento do bote; indo as cargas conduzidas por um pequeno caminho (**D**) de duzentos e cinquenta metros de extensão, onde são Portos as pequeninas enseadas, marcadas com as letras **A** e **B**. Uma cordilheira de penedos, com uns cento e cinquenta metros de largura, atravessa o Rio de lado a lado, alargando-se em suas margens em duas enormes lajes de aparência diorítica, cuja maior é já designada à esquerda. Deixava ver em alguns lugares a formação porosa de uma espécie de canga envernizada ([349]) semelhante ao fonólito ([350]). O Rio, que era de cerca de quatrocentos metros, tem aqui dobrada largura. O caminho vai beirando quase a orla da barranca; a terra vegetal descobre-lhe xistos argilo talcosos, sem estratificação conhecida.

Às 14h30, nossa embarcação desce à sirga, contida pelos grossos cabos à proa e popa que a guarnição aguenta, para não deixá-la ser tomada pela torrente; para o que os nossos homens ora seguem por cima das lajes e penhascos maiores, cheios de pontas e depressões, ora à nado na correnteza, ora agarrando-se aos penhascos ou socorrendo-se uns aos outros para não serem levados no cachão das águas.

---

[349] Canga envernizada: quartzo ferruginoso.
[350] Fonólito: rocha vulcânica.

Receosos dos perigos da travessia, que pela primeira vez arrostávamos, desembarcamos todos à exceção do 1° Tenente Frederico que, digno Oficial do Mar, quis por si próprio conhecê-los e estudá-los. Três minutos durou a travessia, e o bote veio abicar e receber a carga no Porto de baixo. Os engenheiros Keller colocam a Guajará-mirim à 10°44'32,8" S e 22°03'42" O do Rio de Janeiro; dando-lhe a altura de 144,06 metros ([351]) sobre o nível do Mar; Edward D. Mathews dá 510 pés ou 155,04 m, alturas que entretanto me parecem mui fracas. Aqui encontramos o resto de uma canoa de um desventurado negociante, chamado Pinheiro, que há ano e tanto subia com dois botes carregados de gêneros do Pará; e em viagem perdeu quase toda a tripulação de febres malignas.

Baldo de recursos e não tendo outro remédio a dar, abicou aqui; fez um rancho, onde depositou todo o seu carregamento, e seguiu Rio acima a buscar novos remadores, deixando gravado numa árvore seu nome e o motivo por que aí ficava a sua carga, a qual confiava à proteção dos passageiros: tal como Napoleão, e com o mesmo êxito, aliás, – confiou-se à generosidade dos ingleses, na falta de cousa melhor. Quando, dois meses passados, apenas, aí voltou, nada mais viu senão o rancho vazio e os restos do bote, tais quais hoje nós mesmos vemos. Vivem nestas regiões os índios Jacarés, tribo pacífica, e que às vezes vêm em socorro aos viandantes: uns atribuem-lhes o roubo, outros a viajantes bolivianos que por aí passaram. No dia seguinte, 06.11.1877, saímos da Guajará-mirim, por volta das 06h00 e, pouco depois de meia hora, abicamos ao Porto de cima (**A**) da Guajará-açu, também a margem esquerda e bastante parecida com aquela, com a diferença, apenas, que o seu qualificativo tupi indica.

---

[351] 144,06 metros: na verdade 118 metros.

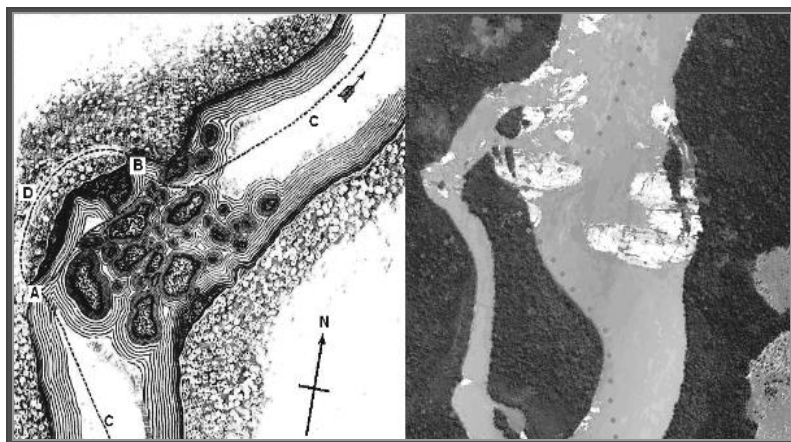



Imagem 17 – Guajará-açu (Fonseca - Google)

Dista uma Cachoeira da outra 9 km, mais ou menos. Descarregou-se o bote, que desceu à sirga. A estrada das cargas é de uns quatrocentos metros; mas nas atuais circunstâncias de vazante do Rio pode-se-lhe encurtar a distância num terço, levando-se, como se fez, as cargas pelo pedregal da margem.

Às 14h00, continuamos a derrota. Com um seguimento de 12 minutos, descobrimos ([352]) para NE um morrote que disseram-nos ser o da Cachoeira do Madeira, em frente à Foz do Beni. O Rio já tornou-se piscoso; sendo digno de reparo a falta, quase absoluta, de peixe que encontramos nestes dias, mesmo nos remansos da outra Cachoeira, lugares que, por serem de águas mortas, são muito piscosos. Hoje tivemos algumas Piraíbas ([353]), e Jaus ([354]), de mais de metro e meio, algumas Traíras e Batuqueiros, a melhor espécie dos Pacus, muitas Piranhas e dois peixes, novos para mim, o Cascudo, espécie de Acará, e que é peixe muito comum nos Rios de Mato Grosso.

[352] Descobrimos: avistamos.
[353] Piraíbas: Brachyplatystoma filamentosum.
[354] Jaus: Zungaro jahu.

Já se vê que o dia não foi mau para nós, que, sem sermos gastrônomos, bastante necessidade tínhamos de refazimento ([355]) da despensa; e veio amplamente compensar-nos das misérias passadas.

A 07.11.1877, partimos, logo às 05h30. Meia hora depois, avistamos as primeiras lajes, Ilhotas avançadas da grande Cachoeira das Bananeiras, uma das maiores e mais respeitadas dos dois Rios. Às 07h40 passamos dois pequenos arroios, à direita e esquerda, a que se impuseram os nomes de Clemente e José Pires, em honra dos dois nossos excelentes auxiliares, o piloto e o proeiro, manejador do remo grande. Uma hora depois, com uma velocidade de nove milhas por hora, abordamos ao Porto superior da <u>Cabeça</u> da Cachoeira (**A**), à 3,5 léguas do Guajará. Esta se estende por perto de 10km, apenas separada por um pequeno trato despido de rochas e parcéis; o que fê-la considerar-se uma só, distinguindo-se-lhe as divisões com os nomes de Cabeça e Cauda. Ricardo Franco demarcou a cabeça, isto é, o Porto **A**, aos 10°37′ S, e o Porto **B**, aos 10°33′ S. O Sr. Keller dá-lhe a altura de 137,3 metros ([356]) sobre o Mar. É a Cachoeira das Bananeiras, uma formidável corredeira, com saltos e passos dificílimos umas vezes, e outras impossíveis de transpor, na Cabeça há necessidade de varar as embarcações, isto é, de conduzi-las por terra do Porto **A** ao **B**, qualquer que seja o estado do Rio; e a Cauda, também oferece muita dificuldade, sendo todavia vencida, quase sempre, à sirga. Chegados ao Porto de cima, **A**, da cabeça, às 06h35, e afiançando alguns da tripulação que na vazante a corredeira perdia muito da sua força e dava Canal, que o nosso bote podia transpor facilmente; descarregou-se este, e, às 10h00, começou a descer à sirga.

---

[355] Refazimento: provimento.
[356] 137,3 metros: 109 metros.

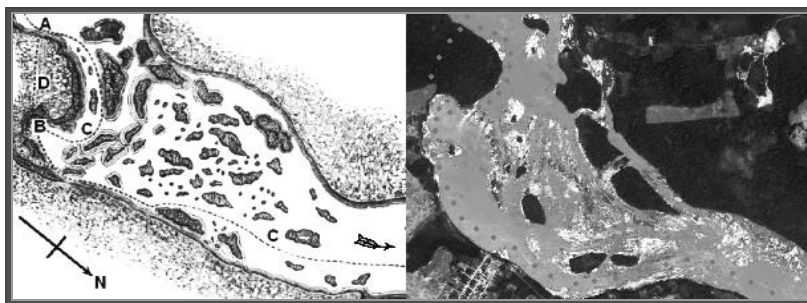



Imagem 18 – Cabeça Bananeiras (Fonseca - Google)

O Canal ficava próximo à orla direita de uma grande Ilha, quase a meio Rio, diziam haver, também, outros mais chegados à margem esquerda e procurados nas enchentes extraordinárias.

Apesar do trajeto daquele Canal (**C**) ser de uns seiscentos a setecentos metros, o bote só alcançou chegar ao Porto **B**, no dia seguinte, ao meio-dia. O varadouro é de duzentos e vinte metros: no Porto **B** há um bom local para acampamento, junto a uma pequena abra ([357]), com Praia de fina e branca areia, onde se desliza um veiozinho de excelente água.

Carregando de novo, desceu o bote às 14h00; tomou direção à margem direita, passando entre uma Ilha, que logo aí se encontra e à margem esquerda, sendo esse Canal, que é, entretanto o melhor, ainda atravancado por um pequeno salto de palmo de altura logo em seus começos. A montaria, que de tanta utilidade e necessidade nos era, desapareceu hoje, na passagem da Cachoeira, salvando-se a nado seus dois tripulantes. Vai-se-nos na pior ocasião, agora que os mantimentos nos vão escasseando; visto que com ela contávamos para os reconhecimentos do Rio, o exame dos passos difíceis e dos Canais, e também para prover-nos de peixe e de caça.

[357] Abra: Baía.

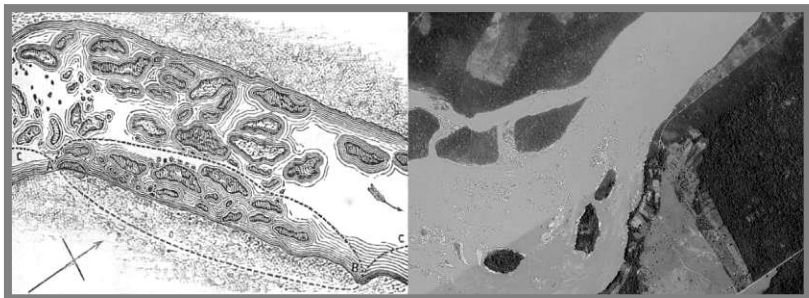



Imagem 19 – Cauda Bananeiras (Fonseca - Google)

Às 14h45 chegamos à <u>Cauda</u>, ou 2ª parte da Cachoeira, formada de um sem número de Ilhotas e penedos onde, na extensão de uns 6 quilômetros, há necessidade de descarregar-se a canoa, de modo a folgar a proa. Saltaram também as mulheres, o criado e o servente. A remos, raspando com uniformidade, força e presteza, a superfície das águas, deslizou-se o bote com o ímpeto de uma flecha, até que as vozes enérgicas e rápidas do piloto: "*Remo grande!* e – *Raspa duro*!" deu-nos a entender que estávamos num rebojo, ou com rochedo à proa: o proeiro Clemente enterrou o remo grande, à guisa de leme; os remeiros dobraram de força e rapidez, mas roçando apenas a tona d'água; e o bote mudou de rumo, com uma prontidão e docilidade, à primeira vista, impossível em tão forte e vertiginosa corrente; fazendo-se em menos de 6 min a travessia de mais de 2 km dessa corredeira. Nesta estação é isso mais fácil, dizem os navegantes mas, nas enchentes há necessidade de descarregar-se toda a embarcação. No Porto (**B**) abicou-se: a noite carregou-se o bote.

Às 05h23 do dia 09.11.1877), seguimos viagem. Quase uma hora depois, se passava o Rio Preto ([358]), de 40 m ([359]) de Foz, à margem esquerda e junto a um morrote.

[358] Rio Preto: Riacho Tiahoam ou Yata.
[359] 40 m: 90 m.

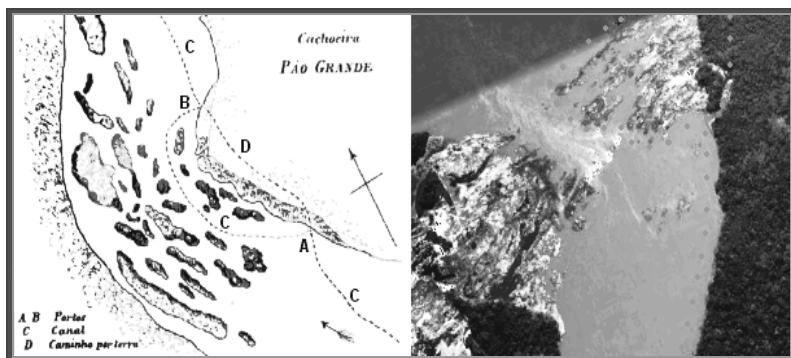



Imagem 20 – Pau Grande (Fonseca - Google)

Às 07h10 chegava-se ao Porto de cima da Cachoeira do Pau-Grande, cerca de vinte quilômetros abaixo das Bananeiras, onde se descarregou completamente a embarcação para passá-la à sirga, no que gastou-se menos de duas horas.

O caminho por terra é de trezentos e sessenta metros: formoso e aprazível é o acampamento do Porto inferior (**B**), assombrado por gigantes gameleiras ou sapopembas.

Uma delas, e a maior, jaz por terra, parecendo ter tombado há pouco tempo, tão viçosa ainda está: mede 31 palmos e 2 polegadas ([360]) de circuito, dois metros acima do solo; dando espaço suficiente para sobre seu tronco passearmos, era alguns metros, meus dois companheiros e eu, a par uns dos outros. Cobrem-no inúmeras parasitas, entre as quais uma formosa "*echmoea discolor*", em plena florescência. Tem esta Cachoeira cerca de um quilômetro de extensão: dizem ser terrível nas cheias dos Rios.

Nas cercanias do acampamento, encontrei o conamby [phyllantus c.], narcótico empregado pelos índios; e a spilanthes oleracea, ou jambu, também conhecida por agrião do Pará.

---

[360] Mede 31 palmos e 2 polegadas: 6,9 m.

Imagem 21 – Laje (Google)

Aparelhado o bote, pusemo-nos em marcha às 14h10. Às 14h51, chegamos à Laje, a pouco mais de seis quilômetros abaixo da precedente. Apresentas-se-nos como uma corredeira de uns mil e duzentos a mil e quinhentos metros, inçada de penhascos e lajedos como os da cauda das Bananeiras mas, em extensão menor.

Saiu o nosso excelente piloto a reconhecer o estado atual da Cachoeira e procurar-lhe canal; o que teve de fazer por si só, saltando pedrouças ([361]), galgando penhascos, atravessando lugares difíceis, ora ajudando-se de uma vara, ora de uma corda, que passava na cabeça de um cachopo ([362]), segurando nas duas pontas, uma das quais soltava, logo que era vencido o passo; colhendo-a toda, para empregar do mesmo modo mais adiante; trabalho de iminente risco, mas de extrema necessidade, por faltar-nos qualquer outro meio para tais exames. Afinal voltou satisfeito do reconhecimento, e às 15h46 desceu o bote com todo o seu carregamento; deslizando-se em vertiginosa carreira na corredeira, que foi vencida em cinco minutos, havendo mister do auxílio do remo grande. Na força das águas, só à sirga pode ser vencida.

[361] Pedrouças: montes de pedras.
[362] Cachopo: obstáculo.

Às 16h00, passamos pelo Ribeirão da Laje, de 60m ([363]) de Barra, à margem direita. Areias, repousando sobre argila pardacenta, com núcleos de sílex, encobrem a formação geológica, que, entretanto bem se revela, poucos passos adiante, nos penhascos da Cachoeira. Às 16h27, avistamos a Foz do Beni, cerca de 1 légua abaixo da laje, em cujo ponto de confluência, fundeamos às 17h00 em ponto. Entre esse ponto e a Laje encontramos um bote boliviano, que subia quase já sem remadores, tendo perdido cinco, três dos quais, nos dois últimos dias, deixara enterrados na margem próxima. Ainda conduzia dois bastante enfermos, um deles agonizando.

Deu-se-lhes alguns gêneros de refresco e ministrou-se-lhes medicamentos: o que temos feito sempre que encontramos necessitados, não somente doentes, mas, também, esses degredados do resto do mundo que, afeitos à sociedade e conhecedores do benefício da medicina, no-los pediam como uma providência do futuro e recebiam-nos como um dom do céu.

III

A reunião das águas do Mamoré e do Beni dão origem ao grande Madeira, o mais possante dos tributários do Rio-Mar. Por perto de quatrocentos quilômetros desce encachoeirado, num meandro infinito de Ilhas, Penhascos e Cachopos, rumorejante e precípite ([364]); dando ao cabo desse pedregal, em Santo Antônio, uma diferença de cem metros abaixo do nível daquela confluência. Seu primitivo nome era Ucaiári ou Ucaiáli, vocábulos que dizem exprimir o mesmo que a denominação que hoje tem; e Irury, o Rio que treme, chamavam-lhe os Caripunas.

---

[363] Ribeirão da Laje de 60 m de Barra: 40 m de Barra.
[364] Precipite: rápido, veloz.

Também na "*Chorographia Histórica*", do erudito Dr. Mello Moraes (Tomo II), lê-se que "*na Instrução secretíssima (de 01.09.1772), com que S. M. manda passar à Capital de Belém do Grão-Pará o Capitão-General João Pereira Caldas, ordena-lhe o Marquês de Pombal que estabeleça a Quinta Feitoria na Duodécima Cachoeira do Rio Madeira, em frente às Fozes dos dois notáveis Rios Beni e Enym*", nome que, pela primeira vez, vejo dado ao Mamoré.

Sobre Ucayáli, alguns querem que esse termo seja tradução de Rio branco, o que não é desarrazoado em vista da cor das suas águas, tão barrentas como as do Mamoré; e isso quando dão também o nome de Rio Preto a todos os de água clara, cristalina e pura, pela cor que aparentam ao confrontarem com os grandes Rios lodacentos a que afluem.

O nome Madeira, quer tradução de Ucayáli, quer não, é-lhe muito próprio, pela quantidade enorme de madeiros que acarreta em seu curso; e por forma tal que, depositados nas baixantes sobre os parcéis e cachopos e aí acomodados pouco a pouco, à medida que as águas vão crescendo, vão formando Ilhotas e tem formado Ilhas. Enredados os troncos de árvores imensas, uns contra os outros, presos e como que arpoados aos penhascos, comprimidos e estreitados pela violência das águas, adquirem tal solidez na sua base de pedra que, às vezes, resistem vitoriosamente à fúria da torrente. Todos os detritos leves que as águas conduzem, os hydrophitos, que se desprendem das margens, as areias que vêm em suspensão, a argila, a marga ([365]), aí se acumulam: aparece uma vegetação nova, e a nova Ilha apresenta-se com os caracteres de terra firme; caracteres que nem sempre perduram, desagregando-se a Ilha com as enchentes e descendo o Rio.

---

[365] Marga: greda argilosa calcária.

Ao Beni chamaram também Rio dos Troncos, pela mesma razão. A palavra Beni quer dizer Rio, torrente d'água, "*ba-eni*", no dialeto Ariocali e dos Caripunas; e é tão oriunda da grande família Tupica, a primeira povoadora da metade Oriental da América do Sul, que vem associado a açu: Ueneaçu é a denominação que tem o Alto Rio Negro. Ao Rio Purus chamam também Beni os Pamaris.

O Vale do Madeira é um dos mais extensos do universo. Começa nas escarpas dos Andes, tendo por limites laterais o araxá mato-grossense e o do Purus, e vai reunir-se ao do Amazonas. Chandless coloca suas vertentes a 1088 pés acima do nível do Mar.

É o Beni de um curso de 1200 quilômetros, isto é, quase igual ao do Mamoré. A Comissão de Limites do século passado dá a este 200 léguas, e 205 ao Beni; léguas de 20 ao grau ([366]). Forma o Beni na sua embocadura duas Ilhas em seguida uma a outra; delas, a maior de quinhentos a seiscentos metros; ambas situadas a meio Rio. Sua Foz medirá pouco mais de um quilômetro. Os Srs. Keller colocam-na a 10°20' Latitude Sul e 22°12'20" Longitude O. do Rio de Janeiro, e dão-lhe de altura apenas 122,45 metros sobre o nível do Mar.

A junção dos dois Rios, ele e o Mamoré, formou uma Ilha, da Confluência, onde os antigos planejaram a construção de um Forte para atacar e defender coisa nenhuma, mas atestar o senhorio do Mamoré e Madeira, como o Forte do Príncipe atesta o do Guaporé.

No Arquivo Militar existe um Mapa com o título: Planta do Forte que se construiu na Boca do Rio Madeira, junto da sua confluência com o Mamoré.

---

[366] Léguas de 20 ao grau: légua de 20° = 5.555 m.

Os antigos supuseram ser o Beni o Alto Madeira, e deram-lhe o mesmo nome de Ucayari, pela mesma razão de acarretar profusão de madeiros, em qualquer época, mormente nas enchentes. Pertencem-lhe, com efeito, quase todos os que o grande Rio conduz; sendo mui escasso, senão nulo, o contingente que o Mamoré, seu outro Braço, lhe fornece; indo ele despejá-los no Amazonas que, por sua vez, levando-os ao Oceano, as correntes marinhas vão depô-los até nas costas de Noruega e nos icebergs do polo.

Como já vimos, supõe-se que anteriormente a 1722 fora o Madeira percorrido por aventureiros em busca de escravos índios. Baena pretende que subira por ele, mas só até o Manicoré, o Capitão-mor do Pará, João do Barros Guerra, pelo correr de 1716. Narra a subida de Palheta, em 1723, de ordem de João da Mala da Gama, Governador daquela Capitania, por notícias obtidas de bandeirantes que tinham já ali ido em busca dos índios, e que diziam haver habitações de gente europeia acima das Cachoeiras; pelo que foi Palheta até a Foz do Mamoré, encontrando uma canoa de índios castelhanos e um mestiço que os conduzia até a Aldeia da Exaltação dos Cayoabas, situada entre os Rios Iruéname e Manigue; sendo, porém, notável que, de volta ao Pará, nada dissesse sobre o Beni e o Guaporé, que tanto na ida como na descida – não podiam passar-lhe desapercebidos.

Mesmo a crer-se o Padre Patrício Hernandes, dataria essa navegação do tempo de Ñuflo de Chaves ([367]), que por este Rio desceria quando abandonou seu estabelecimento de Santa Cruz, por meados do século XVI.

---

[367] Ñuflo de Chávez (1518-1568): conquistador espanhol e fundador de Santa Cruz de la Sierra, em 26 de fevereiro de 1561. Alguns autores afirmam que Ñuflo desceu o Rio Bauré, Mamoré, Madeira e Amazonas chegando até o Oceano.

Mas, poucos visos ([368]) têm de verdade essa asserção quando se medita na admiração que causou em Belém a chegada de Manoel Feliz de Lima em 1743; admiração que fora sem motivo se esse caminho já tivesse sido descoberto.

Tem o Madeira de largura na sua origem cerca de três quilômetros; coberto literalmente aí, em todo o leito, de Penhas ([369]) e Cachopos. Seu curso é de perto de mil e quatrocentos quilômetros, dos quais mais de mil de livre navegação.

O Beni é formado pelas águas descidas dos Andes entre Cusco e Potosi: seus principais afluentes são o La Paz, Chalumairi, Maquiri, Ortuiche, Apolobamba e Madidi.

A navegação do Madeira foi entretida principalmente pela Capitania de Mato Grosso nos seus melhores tempos de prosperidade. Cedo, porém, os Muras e os Mundurucus romperam em hostilidades, idênticas às dos Payaguás e Bororós, com as monções do Rio Paraguai, e o comércio e a navegação foram-se entibiando ([370]).

IV

Vamos notando, com alguma apreensão, que os Rios, que já deviam ir enchendo, continuam a baixar, e muito. Sabido como é difícil a travessia pelos muitos cachopos que atravessam toda a esteira dos Rios, subiu-se o Beni para ver se nos daria uma livre passagem, para descermos por sua margem esquerda ao Madeira, mas não se encontrou passo até além de 3 léguas; tornando-se cada vez mais difícil o seu trajeto, e daí em diante impossível.

---

[368] Visos: sinais.
[369] Penhas: rochas, penhascos.
[370] Entibiando: enfraquecendo.

Sábado, 10.11.1877, com alguma dificuldade, logramos entrar no Madeira, cortando a Barra do Beni, para investigar, nas proximidades do ponto de confluência da sua margem esquerda, o lugar conveniente para o estabelecimento do marco limítrofe, conforme um artigo das instruções, que exigia que fosse ele colocado:

1° à margem esquerda do Madeira, junto à confluência;

2° em frente ao curso do Mamoré, e

3° matematicamente no Paralelo 10°20'.

Mas a natureza, que não fora ouvida nessa determinação, tinha resolvido diversamente. O ponto matemático não ficava em frente ao curso daquele Rio; e ainda o terreno era de tal maneira, que o marco nem podia ser construído junto à confluência, nem mesmo no ponto matemático. Pelo que não houve outro remédio senão deixar desatendida a determinação Ministerial, e ficou-se a quase uma légua do Beni; único local onde se encontrou terreno firme, e ainda assim não mui próprio, por ser sujeito às grandes enchentes do Rio; sendo, entretanto, o que mais correspondia àqueles exigentes quesitos.

Já nesta noite, dormimos na Província do Amazonas que a ela de direito pertence toda a margem esquerda do Madeira, como de fato também possui a outra toda. A embarcação teve de ir completamente descarregada, de tudo o que não foi concernente à ereção do marco; ficando toda a mais carga na Ilha da confluência, cuja Latitude demarcou-se, depois, aos 10°22'30,3" S. Soberba mataria de madeiras preciosas cresce nesses sítios, povoados também de quantidade inaudita de pássaros, especialmente araras, papagaios e periquitos, cuja algazarra indescritível só à noite cessava.

Junto ao local escolhido, caía no Madeira um pequeno Regato de águas cristalinas, das quais o encontro é sempre para nós uma fortuna, por serem as águas do Beni iguais às do Mamoré e, por conseguinte, mesmas as do Madeira. Há no Sítio abundância da copaíba e de outros óleos preciosos como a Hymenoea spectabilis [óleo vermelho] e o Myrocarpus frondosus [o. pardo]; laurineas preciosas, angelins, ucuúbas, e a negra e duríssima biriba, cuja estopa aproveitou-se para o calafeto do bote.

Já aparecem as colossais sumaúmas [Chorisia ventricosa] e a mangabeira [erythrina], que dão um caráter típico à região; do mesmo modo que algumas maparajubas [rhizophora?] de excelsa altura; castanheiros e o tauari ([371]), cujas franças ([372]) excedem a altura das demais árvores da gigante floresta e cujas raízes grossas e chatas prolongam-se desde a altura de dois metros até o solo, afetando a forma de triângulos retângulos.

Entre os arbustos, encontra-se alguma poaia ([373]), uma formosa cufeia ([374]) de flores róseas, uma gloxinia ([375]) de flores rubras, fetos gigantes, maiores que os dos terrenos "*noruegos*" de Minas e do Rio de Janeiro, mas sem dúvida dos "*Trichopteris excelsa*"; lindas epidendreas ([376]) e "*arethusas*", "*pseudo-catleyas*" e lélias ([377]), tillandsias ([378]) de todas as espécies, duas espécies de baunilha, a mexicana e o baunilhão, e uma formosa "*liliácea*" ou "*alstroemeria*" [...]; algumas orquídeas, uma "*amomacea*" mui

---

[371] Tauari: castanha-do-pará.
[372] Franças: conjunto de ramificações menores e mais altas das árvores.
[373] Poaia: plantas eméticas e rubiáceas.
[374] Cufeia: família das litráceas.
[375] Gloxínia: planta que sobressai pelo colorido rico de suas folhas aveludadas e grandes flores em forma de campânula.
[376] Epidendreas: espécies de orquídeas.
[377] Lélias: orquídeas brasileiras.
[378] Tillandsias: gênero botânico pertencente à família das Bromélias.

semelhantes nas flores à "*Alpinia nutans*", mas de fibras inodoras; algumas "*resteaceas*" e "*eryocaulons*" e "*maranthas*", famílias de que são riquíssimas essas regiões. Muita caça nos bosques: e tal cópia ([379]) de mutuns, que vinham ao nosso próprio acampamento, onde eram mortos, entre as barracas. Vi pela primeira vez e próximo ao meu pouso um ninho do beija-flor troglodito, num buraco na barranca.

Criava 2 filhinhos ainda implumes e muito feios, que a mãe todas as manhãs trazia fora da toca para aquecerem-se ao Sol: no dia em que, arrastando-se sozinhos até a porta, já iam experimentando as forças, uma cobra os devorou.

Muita cópia também de outros beija-flores, entre as quais um assemelhado ao "*esmeralda*", o "*Petaso-phoro cornutus*", com seu topete cor de fogo, e que é uma das mais brilhantes variedades da família, e que aí vi pela primeira vez vivo.

V

No dia 18.11.1877, domingo, ficou erigido o marco aos 10°21'13,6" de Latitude Sul, e 22°14'37,6" de Longitude Oeste do Rio de Janeiro. Desde o dia 13, chovia copiosamente e, com muito trabalho e cuidados, pôde-se obter a sua construção em tal tempo e em tal terreno. Às 08h00, saímos por entre o intrincado labirinto de rochedos e Ilhas de madeiros, a carregar o bote na Ilha da Confluência, onde aportamos às 09h30; e por igual caminho descemos para o Porto superior da sexta Cachoeira, Cachoeira do Madeira, na margem direita, onde abicamos ao meio-dia, com uma hora de navegação de abrolhos ([380]).

[379] Cópia: abundância.
[380] Abrolhos: rochedos quase à flor da água.

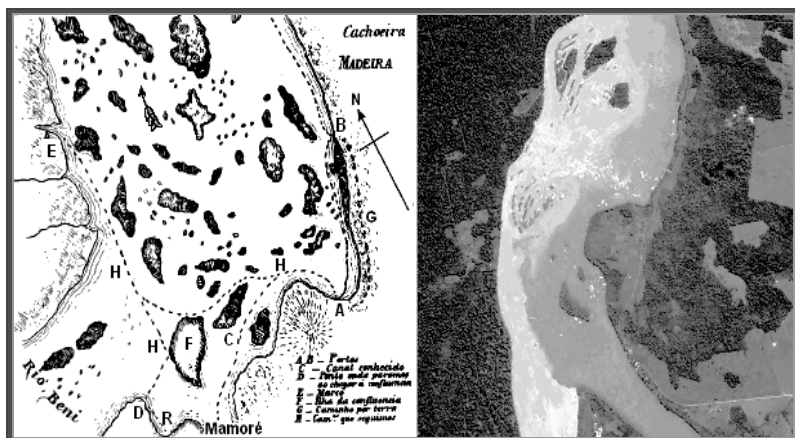



Imagem 22 – Madeira (Fonseca - Google)

Entre a Ilha da Confluência e ele ficam outras duas Ilhotas, por entre as quais passa o Canal; nós, porém, passamos pela esquerda da mais externa, tomando a face Norte do morrote que avistamos do Guajará, junto à qual é o Porto.

As cargas seguiram por um caminho de duzentos e cinquenta metros; o bote desceu completamente leve, beirando a margem do Rio. A sirga foi bastante trabalhosa e a embarcação esteve por algumas horas engasgada numa pedra, em Sítio onde o Rio faz um salto de quase meio metro, já no fim da sirga. Com o emprego de uma talha, fê-la o 1° Tenente Frederico remontar novamente a corrente e descer por um canalete ([381]), mais junto à margem.

Nas enchentes, é essa Cachoeira pior, havendo necessidade de sirga desde o Mamoré. Com exceção das duas primeiras Cachoeiras, a passagem, isto é, os Canais, que vamos encontrando melhores, são sempre pela margem direita. Choveu ainda todo o dia. O acampamento é bom, debaixo de altas sapopembas e junto a extensas praias de areia.

[381] Canalete: Canal pequeno por onde corre a água.

Na mata adjacente, bastante cacau, do verdadeiro e do cacauí: aí vi pela primeira vez o arbusto do guaraná, Paulinia sorbitia, frutescente ([382]), com seus cachos de bagas rubras. A Cachoeira ocupa toda a largura do Rio, desde a entrada do Mamoré, e segue por mais de meia légua. Nos pedregais de sienito ([383]), notam-se buracos ovais e elípticos, de um palmo de longo, em grande quantidade e às vezes reunidos em grupos. As rochas destas Cachoeiras são de formação plutônica e revelam à primeira vista sua origem vulcânica, modificada, talvez, pelo metamorfismo. Difíceis algumas, para mim, de classificar pelo duvidoso dos sinais de apresentação, noutras o "*facies mineralógico*" designava-as satisfatoriamente. As grandes lajes "*trachyticas*", quase lisas, de cor férrea ou do negro luzidio do alcatrão, são formadas, em muitos lugares, de camadas superpostas, mais ou menos onduladas, com rebordos curvilíneos; como se tivessem provindo de uma mataria em fusão, espessa, derramada em grandes jatos, formando lençóis; os quais se esfriaram, antes de alcançarem as últimas o espaço em que as primeiras se estenderam. Grandes penedos, uns prismáticos, outros arredondados, ora diques de diorito ([384]) e de elvan ([385]), ora blocos soltos; uns partidos ao meio por uma só fenda, às vezes de mais de braça de largura, aparecem aqui e ali; do mesmo modo que grandes caldeirões, buracos perfeitamente redondos, abertos na laje, cuja formação facilmente se explica pelo atrito do seixos rolados em pequenas depressões, as quais pouco a pouco, pelo movimento das águas e o correr dos séculos, vão se aumentando e arredondando.

---

[382] Frutescente: que começa a frutificar.

[383] Sienito: rocha eruptiva, de textura granular, formada de feldspatos alcalinos e anfibólios, com nenhuma ou pequena quantidade de quartzo.

[384] Diorito: espécie de rocha ígnea composta de feldspato e anfíbola.

[385] Elvan: rocha dura de origem ígnea.

Não é, porém, tão fácil a explicação para os buracos elípticos de algumas dessas lajes, e dos quais já acima se falou; todos das mesmas dimensões, e quase dispostos em direções uniformes, uns após os outros, em duas e três fileiras; pelo que trazem à lembrança, ainda que sem semelhança alguma, as pegadas do homem. São mais notáveis as das Cachoeiras do Madeira, Bananeira, Ribeirão e Paredão: suas dimensões são um a três decímetros de longo, sobre um terço mais ou menos de largura e quase outro tanto de profundidade, conservando sempre a forma elipsoide. Serão sítios primitivamente ocupados por Corpos de fácil desagregação ou decomposição pelas águas, e que, com o tempo, ficassem vazias?

Essas lajes, apesar de como que envernizadas pelo atrito das águas, e brilhantes de negro polido metálico, não é difícil classificá-las pela sua textura e sistema de aglutinação. São porhyros amphibolicos, obsidianas, sienitos, petro-silices, etc., rochas todas feldspáticas ([386]).

A canga ([387]) aparece em altos calotes, vermelho-negros, o que lhe valeu o nome túpico ([388]) tupanhonacanga; do mesmo modo que em outras Penhas sobrelevam-se diques de eurito ([389]) compacto a irromper crostas metamórficas, ou que mostram-se engastados à rocha de gneisse ([390]) em decomposição, cujas crostas derruídas pelo tempo deviam ter-lhes sido comuns.

---

[386] Feldspáticas: de mineral duro, laminoso, composto de sílica alumina e potassa, que entra na constituição do granito.

[387] Canga: minério de ferro argiloso, pardacento.

[388] Túpico: relativo aos índios Tupis.

[389] Eurito: ou felsito – rocha ígnea, macrocristalina, densa, semelhante ao sílex na fratura, que consiste quase exclusivamente em feldspato e quartzo.

[390] Gneisse: rocha estratificada composta de feldspato e mica.

Nos grandes caldeirões, a seco, não são raros os conglomerados de seixos dioríticos, principalmente de dioríto negro, pequeninos, e que me pareceram aglutinados a ajudas do hidrato de ferro. Trouxe comigo algumas amostras mais notáveis dessas rochas, e bem assim dos seixos intercalados nas falhas das lajes; onde um novo processo de aglutinação deles com a areia do Rio e as argilas, que este traz em suspensão, constitui um Pudding ([391]) tão concreto e firme, que, apesar da tendência que têm as águas para desunir, e não agregar as areias, já resiste ao emprego da força para dividi-lo; rochas de sedimentos, raras nos lugares onde as águas passam com fúria, mas muito frequentes nos seus remansos.

Em uma destas Cachoeiras, creio que na das Bananeiras, encontrei um pedaço de carvão vegetal, lameloso, de camadas paralelas nitidamente acentuadas, e completamente petrificado, revelando grande antiguidade. Está no museu do Instituto Arqueológico Alagoano. Em todo o trajeto encachoeirado dos Rios, só nos foi dado ver e investigar os terrenos mais adstritos à margem onde chegávamos; sendo que, quanto à fronteira, nem ainda a distância nos foi possível calcular, tão atravancado é sempre o Rio nesses pontos de inúmeras Ilhas e Cachopos.

Uma observação curiosa aí fizemos, entretanto, e que não me parece mero efeito de óptica: nessas regiões das Cachoeiras, as águas do Rio são sensivelmente mais elevadas do nível ainda mesmo quando se deslizam unidas e calmas, sem marulhos nem escarcéus; o que se explica pelo obstáculo que os parcéis opõem à água que desce, e que portanto aí se detém e avoluma.

---

[391] Pudding: pudim.

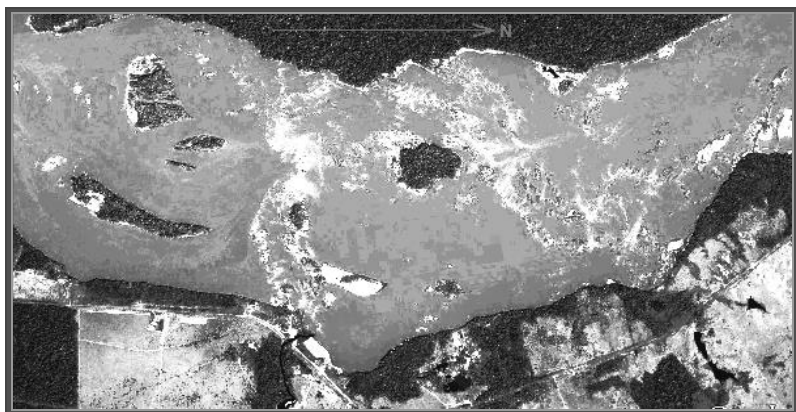



Imagem 23 – Misericórdia e Ribeirão (Google)

VI

Às 17h00 de 19.11.1877, saímos: andou-se uma hora num bonito estirão, livre de escolhos. No lugar onde pernoitamos, vimos a sepultura recente de um dos remadores do bote boliviano, encontrado na entrada do Mamoré.

A 20.11.1877, saímos às 05h00, e duas horas depois descíamos pela Cachoeira da Misericórdia, tão terrível nas cheias, que mereceu tal nome; o qual é uma revelação da angústia por que passam os seus navegantes; sendo então tão furiosa a sua corrente, que alguns botes têm perdido o governo e ido precipitar-se na Cachoeira imediata, com a qual nesses tempos se emenda. "*A quelque chose malheur est bom*" ([392]): a extrema rasante do Rio livrou-nos desta Cachoeira, como espera o nosso piloto nos livrará de outras; sendo, porém, triste a compensação que outras nos trarão. A Misericórdia apresentou-se-nos como uma enorme laje, à margem direita, estendendo-se triangularmente para o Rio, onde se intrometia até quase seu meio. Na margem fronteira, vê-se outra, menor.

---

[392] A quelque chose malheur est bom: Há males que vêm para bem.

O Rio vai perfeitamente canalizando entre ambas; e nossa gente só teve que forçar remos e raspar duro para aguentar a rapidez da corrente e os balanços dos banzeiros.

Seguindo nossa derrota, às 08h00 chegamos à Cachoeira do Ribeirão, que é uma das mais temidas. É também à margem direita o Porto de cima à esquerda de um morrote. É igualmente dividida em cabeça e cauda, aquela formada por grandes Lagos cobertas de blocos de diorito, soltos, outros formando diques, alguns partidos e alguns prismáticos. Nota-se aí a existência dos caldeirões e buracos elípticos da que acima falo.

Não dá Canal em tempo algum, havendo sempre necessidade de varar as embarcações. A nossa, que tão mal vai de saúde, causa-nos sérias apreensões, por essa nova viagem por terra. Descarregou-se-a numa grande e mais ou menos lisa laje, de uns oitenta metros de largura, que prolonga-se da base do morrote; e sobre roletes foi conduzida numa distância de trinta e poucos metros, de onde fez-se-a sair um pouco para galgar a aba direita do monte, subindo por ele uns cem metros. Aí topou-se outra laje, lisa, de 25 metros de largura, e a uns quinze, apenas, do Ribeirão, donde a Cachoeira tirou o nome. Não foi difícil o varadouro; com apenas dez homens fizemo-lo em outras tantas horas. Cuidou-se logo, antes de pôr o bote n'água, em tomar-lhe as costuras e fendas, com a estopa de tocari ([393]) que trazemos de prevenção, e quando a nado, ratificar-lhe os consertos. À Boca do Ribeirão há algumas pedras, perigosas agora, em tempo de seca, por trancarem-no quase inteiramente. Não contávamos com esse transtorno; entretanto, após difícil labutar, conseguimos vencê-lo às 8h44 do 23.11.1877.

---

[393] Tocari: castanha-do-pará, castanha-do-brasil, castanha-da-amazônia...

Passava este Sítio, antigamente, por aurífero; e essa foi sem dúvida a raia que levou Caetano Pinto a nele estabelecer, em 1799, um Posto Militar, destacado do Forte do Príncipe, e também um aldeamento de índios e escravos da coroa, com o fim de plantar e fornecer mantimentos aos navegantes e garantir, por certo, os quintos do ouro. Era o destacamento de S. José do Ribeirão ou, segundo outros, de S. José do Montenegro. Durou até 1832, e ainda vem consignado em alguns Mapas, notadamente no Atlas do Senador Cândido Mendes, e Mapas de Ponte Ribeiro. Ricardo Franco demarcou o começo da Cachoeira aos 10°11′ S, e a cauda em 10°10′. No local do acampamento, bastante agradável, há uma espécie de grumixameira, que só cresce nas pedras tendo suas raízes e parte do tronco debaixo d'água: o fruto assemelha-se nas cores à mangaba, mas é terrivelmente ácido. Deles fazíamos ótimos refrescos. A árvore é de galhos muito nodosos e irregulares, nimiamente fortes e flexíveis. É uma eugenia, notável por ser aquática. Talvez seja a mesma de que trata o grande Vieira, na sua Carta ao Padre Provincial Francisco Gonçalves, escrita em 05.10.1653, dando conta da sua exploração no Tocantins:

> Aqui deu lugar o Rio a que se remasse um bom espaço até que demos em uma ladeira de pedra e água muito comprida, pela qual foi necessário irem subindo as canoas como por uma escada, à pura força de cordas, de braços e de gente, já fincando-se sobre umas pedras, já encalhando-se, já virando em outras. Foi esse trabalho excessivo, principalmente por ser tomado no rigor do Sol; e para que fosse de alguma maneira vencível, proveu a Divina Providência esse lugar de umas árvores não muito altas, nascidas nas mesmas penhas, as quais supriram nesta escada como de "*maynús*", em que os índios se firmavam para poderem tirar pelas cordas e sustentarem-se a si e à canoa, contra a força da corrente.

> São estas árvores por uma parte tão fortes, que basta fazer preza em uma para suster a canoa contra todo o peso da água, e por outra tão flexíveis, que, se é necessário passar a canoa por cima dos ramos e ainda das mesmas árvores abatidas, cedem e tornam a surgir sem quebrar. Como nascem nas pedras e na água, parece que das pedras tomam o duro e da água o flexível, e de ambas o remédio para vencer a mesma dificuldade que ambas causam. Dão uma fruta semelhante e menores que as goiabas e araçás do Brasil, de que se duvida se são espécie, mas não se comem nem pode-se comer porque são duras como as pedras de que nascem.

A descrição quadra perfeitamente a grumixameira citada, notando-se-lhe apenas a diferença no fruto que aqui é brando, e se não se come é por ser nimiamente ácido, mas presta-se a excelentes refrescos, que suprem perfeitamente as limonadas. Em quarenta minutos, fomos chegados ao Porto superior da cauda (**E**), uns 3 km abaixo. Levou-se toda a carga por um caminho (**G**) de cerca de 2 km, cortado de igarapés, que mostram pelos taludes serem fortes nas enchentes, e agora estão quase enxutos. Numa grande gameleira, vimos gravadas, em altura mais ou menos de 3,5 m, as palavras "*Talento e Valor*", por algum viajante tão cônscio dos seus méritos como alheio à presunção.

Tais, porém, fossem as dificuldades com que lutasse, e a habilidade com que as desfizesse, que a natural satisfação o levasse a lançar esse brado aos pósteros.

Modesto, não quis deixar seu nome por sobrescrito; e eu, pachorrento cronista desta viagem, não sabendo, mas acreditando razoáveis tais predicados a quem se anima dirigir, sem ser como nós, obrigado, pela força das circunstâncias, viagens dessas – por estas Cachoeiras – consigno o episódio.

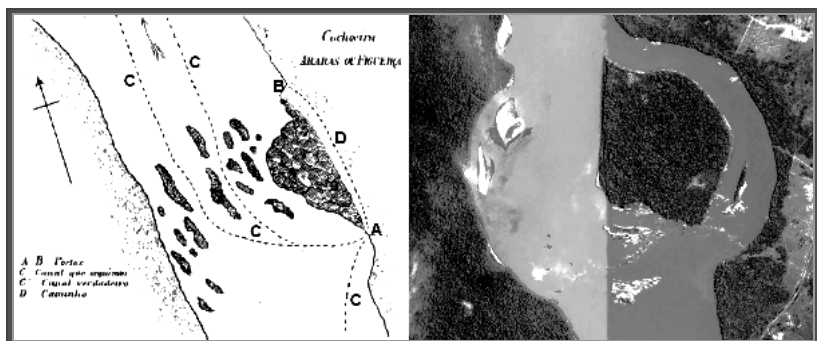



Imagem 24 – Araras (Fonseca - Google)

Desde a tarde de 24.11.1877 que começou a descer o bote. A sirga vai sobremodo difícil, estando o Rio extraordinariamente baixo. Somente às 05h10 de 26.11.1877 pôde-se abicar ao Porto **F**. Às 10h30 da manhã seguinte, saímos, tendo-se previamente ido reconhecer a sirga da Pedra Grande, 3 km abaixo a qual, em tempos de água, converte-se em possante Cachoeira. Às 11h20, passamo-la à sirga e sem novidade. Outros 2 km adiante, tivemos também a sirga dos Periquitos, que goza da mesma reputação, e que passamos do mesmo modo. As duas constituem uma das dificuldades mais custosas de vencer, na Cachoeira do Ribeirão.

Como já vimos, teve este ponto fama de aurífero: e Baena relata que João Fortes Arzão, apresentara ao 3° Bispo do Pará, D. Miguel de Bulhões, ouro e pedras preciosas nela e em outras dessas Cachoeiras achadas, pelo correr do ano de 1758.

À 01h30 avistamos a 9° Cachoeira, Araras, cujo Canal se foi reconhecer, sendo encontrado mau, por seco, pelo que tomamos para o da margem esquerda, onde entramos às 03h40, com grande perigo, mas livrando-nos felizmente após dezoito minutos de travessia nimiamente violentada pelos marulhos e escarcéus graças, sobretudo, ao muito tino e sangue frio do nosso piloto José Pires.

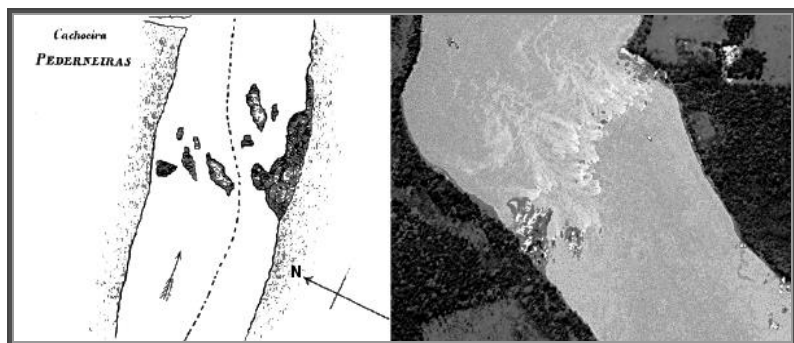



Imagem 25 – Pederneiras (Fonseca - Google)

Conhecem alguns esta Cachoeira pelo nome, também, de Figueiras, além do de Tamanduá que Baena lhe inculca, e Arey, como a trataram outros; mas o que mais lhe quadra é indubitavelmente o de Araras pela infinidade desses pássaros e ainda de papagaios, periquitos, maitacas, jaçanãs, etc., que, povoando todo esse sertão, têm aqui guarida especial; e levam, enquanto dura a luz do dia, a encher os ares de seus atroadores gritos. Os Srs. Keller colocam esta Cachoeira aos 09°55'05,8" de Latitude Sul e 22°15'20" de longitude Oeste. Dista do Ribeirão uns 27 km.

Às 17h00, paramos na mesma margem e, no dia seguinte, 28.11.1877, saímos, ao alvorecer, debaixo de repetidos e copiosos aguaceiros que, desde ontem à noite, se têm sucedido a pequenos intervalos. Com 20 minutos de seguimento deixamos, à mão esquerda, o Paredão das Araras, amontoado de rochas de grés, superpostas de modo a semelhar um muro.

Às 09h10, passa-se o Abuná ou Rio Preto ([394]), na margem esquerda. É o <u>ponto mais Ocidental do Madeira</u>, assim como o que lhe está fronteiro será o da Província de Mato Grosso.

---

[394] Rio Preto: 09°40'14,9" S / 65°26'47,1" O.

É aquele Rio de uns 60 m de largo na Embocadura, e dista uns 50 km da Cachoeira das Araras, uns 100 da Foz do Beni; e mais de 1.300 da Foz do Madeira. Os geógrafos da Comissão do século passado calculam essa distância em 229 léguas de 20 ao grau.

Às 11h30, chegamos à Cachoeira Pederneiras, a qual presentemente consiste numa crista de rochedos que atravessa o Rio de lado a lado, deixando-lhe quatro Canais.

Dá-lhe começo uma grande laje à margem direita. Passa por má a sua travessia nas baixas águas, pelo que decidimos que se proceda a reconhecimento dos Canais. O piloto opina pelo central e os remadores pelo da direita, que fica encostado à grande laje: prevalece esta opinião e segue-se pelo Canal indicado, obliquando-se o mais possível para tomar a esquerda de uma Ilhota que fica fronteira ao central, indo assim sair-se no prolongamento do segundo Canal.

Vence-se a força da Cachoeira em dois minutos, ficando o bote alagado pelo embate dos fortes escarcéus que sofreu. Os antigos demarcaram-na aos 09°31’20” S; sua distância à das Araras é de uns 65 km.

Um pouco abaixo da Pederneiras, cai à margem esquerda do Madeira um Ribeirão, conhecido dos antigos pelo nome de Arapongas ou Ferreiros. Duas horas e meia depois, passamos por um pequeno morro que nos ficou à esquerda, já estando à vista a Cachoeira do Paredão, distante três e meia léguas da Pederneiras.

Às 14h20, abicava-se no Porto (**A**); descarregou-se o bote o foi-se reconhecer a Cachoeira e verificar qual o Canal mais favorável.

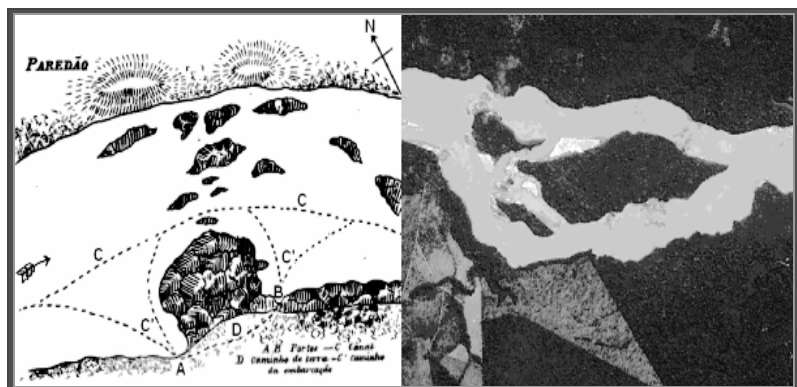



Imagem 26 – Paredão (Fonseca - Google)

No dia seguinte, 29.11.1877, passamo-la. É mui semelhante na disposição dos escolhos às duas precedentes: é a mesma crista de penhascos atravessando o Rio, começando na grande laje da direita que vai até quase meio Rio. Na oposta elevam-se, bem fronteiros à Cachoeira, dois morrotes. É mais torrentosa e veloz do que aquelas outras. Aliviou-se completamente a proa: saltaram as mulheres como de costume mas, estando nós ainda em terra, soltou-se a embarcação antes que embarcássemos, e teve de continuar a derrota. Vimos, então, e podemos avaliar o perigo a que se expõem essas embarcações, que passam como uma seta levada pela impetuosidade da corrente; ora sacudidas pelas ondas como se fossem uma cuia, ora caturrando feiamente e desgovernando, por ficar o leme fora do seu elemento. O nosso velho e estragado bote, por três ou quatro vezes seguidas, sofreu esse risco, sendo os marulhos a espaldar os remeiros tão fortes que encobriam o bote, afigurando-se-nos que o soçobrava. Felizmente a ansiedade, apesar de parecer mui longa, foi de poucos minutos: o remo grande entrou em jogo; e o bote, deixando sua carreira precípite, rodou sobre si e caiu no remanso, vindo abicar na face direita da grande laje (**B**).

Apresentava-se esta, agora, com uma largura de 126 m; faziam-lhe uma cintura, junto à margem, duas pequenas abras ([395]) que são-lhe os Portos, tendo aí apenas 85 m de largo. Essa penha é um dos mais magníficos espécimes de rocha, com suas camadas superpostas, reveladoras do estado de liquefação em que foram aí depositadas; parecendo, assim úmidas do Rio, grande derrama de mel espesso e quase a cristalizar, que vai lentamente escorregando em largos panos sobre camadas já solidificadas; o que ainda parece revelar, ou que a cristalização foi mui rápida, ou mui demorados os jorros da mataria em fusão.

Mais próxima ao Rio perde esse caráter e, em vez de sua lisura e polimento, torna-se grandemente anfractuosa ([396]) sobre ela elevam-se diques de diorito, penhascos de 3 e 6 m de altura, enquanto que próximo afundam-se abismos, ou patenteia a rocha erosões largas e profundas, que serão bons Canais quando as águas as cubram suficientemente.

A laje termina no Rio por um desses rochedos, de 4m de alto, o que vai orlando-a em toda a sua extensão. Na porção rasada, encontram-se caldeirões circulares, com metro e mais de diâmetro e fundo, e as pequenas escavações elípticas, do tamanho das observadas nas outras Cachoeiras.

Algumas das lajes são coloradas de vermelho luzente, talvez devida ao trióxido de ferro; outras negro-luzidias, devendo essa cor ao óxido daquele metal ou ao peróxido de manganês. Aparecem aqui e acolá ainda blocos fendidos longitudinalmente, e que guardam um paralelismo notável entre as faces da fenda, onde as saliências de uma correspondem às reentrâncias da outra.

[395] Abras: fendas.
[396] Anfractuosa: tem sucessivas saliências.

Uns 50 m abaixo da Cachoeira, e à mesma margem nota-se outro paredão, como o das Araras, formado de rochas superpostas de grés e gneise, afetando a forma dos "*trapps*", com tanta naturalidade que se assemelha a uma velha muralha em ruínas. A textura de seu gneise assemelha-se ao basalto, mas a fratura é mais conchoide. Foi esse aglomerado o que deu o nome à Cachoeira. Daí em diante até à Cachoeira dos Três Irmãos, que dista 44 km, vai o Rio todo inçado de pedras, principalmente para o lado esquerdo; o que no tempo de vazante, qual o de agora, determina fortes e incômodas corredeiras. Pôde-se avaliar o que será na força das águas.

VII

Já se vão vendo, por este trecho de Rio, pequenas barracas ou palhoças dos seringueiros, desabitadas presentemente, e servindo apenas de sinal de propriedade e pouso quando aí trabalham. A terceira que enfrentamos e que é a maior, tem em volta de si uma plantação de milho e mandioca. Pertence ao Sr. José Ignácio, morador logo abaixo. No seringal da margem esquerda, há outra palhoça, que parece ser habitada, ou pelo menos frequentada. Extensa morraria segue por essa margem adiante.

Às 10h00, encontramos um bote boliviano que subia, e saudou-nos com dois tiros de espingarda e rufos de um tambor. É uma manifestação de polidez e atenção idêntica à saudação de bandeira e salvas dos navios no Oceano, e que, aqui, é uma verdadeira demonstração da alegria de encontrarem-se homens civilizados em regiões deles tão pouco concorridas. Às 10h20, passamos duas barracas e roças, e pouco depois abicamos à margem direita para fazer-se nosso almoço. Em frente começa uma grande Ilha com roçados de milho e mandioca, e algumas bananeiras e canas.

Imagem 27 – Três Irmãos (Google)

Aqui soubemos que o bote encontrado era boliviano e vinha de Santo Antônio da Madeira, donde partira há seis meses tendo tido grande demora junto à Cachoeira do Caldeirão do Inferno, por haverem-lhe fugido os remadores.

Às 12h50 saímos. Passamos, à margem direita, o Sítio de José Ignácio, nancosta de um morrote fronteiro àquela Ilha. Estamos a uns quarenta quilômetros do Paredão, e pôde-se dizer que já aqui começa a Cachoeira dos Três Irmãos, tão temível no tempo das cheias, e que agora quase nenhuma diferença faz do curso natural do Rio, tão insignificante vai sua corredeira. Às 13h20, já tínhamo-la passado. Abaixo do Sítio de José Ignácio, fica um Ribeirão que suponho seja o Mutum-paraná, onde viviam, há bem pouco tempo, os Caripunas, mansos, outrora tão solícitos em ajudar os canoeiros nos difíceis transes dessas Cachoeiras.

O patrão do nosso bote, que não trouxera da Bolívia remadores suficientes para esta navegação, fiava-se nestes índios para os varadouros do Jirau e Teotônio; pelo que subiu o Ribeirão mas, voltou como fora por não havê-los encontrado. [...]

A um quarto de hora do Mutum-paraná há outra barraca, à mesma margem; e mais abaixo, onde termina a Ilha, outras duas, uma em cada orla do Rio. A margem direita se eleva aí numa Colina, com um morrote que não vem descrito nos Mapas. São muitos e extensos os seringais e cacauais destas comarcas dos cacaus, a espécie silvestre de que já falei, chamada cacauí, é desprezada, apesar de ser agradabilíssima no gosto e mui refrigerante. O Rio continua ainda atravancado de Ilhotas e cachopos. Às 15h20, enfrentamos a outra barraca, à margem esquerda pertencente a bolivianos: meia hora depois duas outras, uma grande do mesmo lado, e outra pequena na margem oposta e junto a um morrote, onde começa um estirão, em cujo fim aparecem três outros morros, na mesma margem. Às 17h00 fundeamos na direita, adiante de uma pequenina barraca e em frente a outra maior, do lado oposto do Rio.

Sexta-feira, 30.11.1877, saímos à hora costumeira, e poucos momentos depois deixávamos, à direita, uma plantação de milho e bananas, e duas barracas, onde apareceram duas mulheres. Às 07h00, passávamos uma outra palhoça, à esquerda, e poucos momentos depois uma segunda. O Rio aqui mede, atualmente, uns quatro quilômetros de largura. Às 07h44, entramos na cabeceira do Salto ([397]) assim chamada por já começarem as águas a encachoeirar e correr precípites por entre os penhascos do Rio. Segue-se por uns dez minutos a sirga, para passar uma corredeira difícil; e depois a remos, até dobrar a volta do Rio, aí mui angulosa, e onde, perto, está o Porto do Salto (**A**). É esta a mais forte de todas quantas Cachoeiras temos passado, e a mais bonita, só tendo superior a do Teotônio, que é a segunda logo adiante.

---

[397] Salto: Jirau.

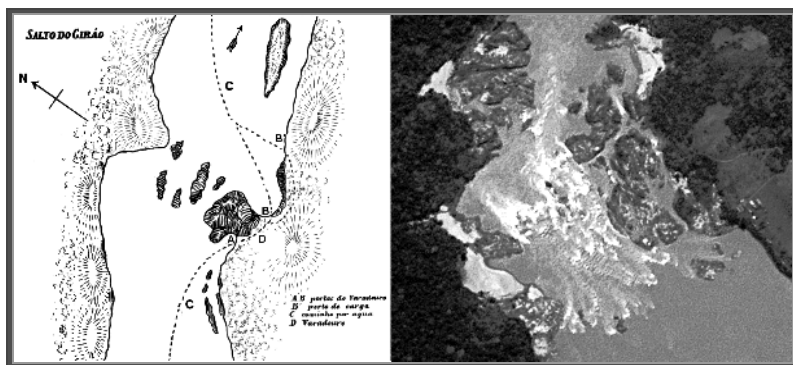



Imagem 28 – Jirau (Fonseca - Google)

Fica também a 45 km da dos Três Irmãos. Os antigos demarcaram-na aos 09°21’; os Srs. Keller em 09°20’05” S e 21°54’22” O. O Rio, depois de espraiar-se em 4 km de largura, estreita-se junto a uma pequena morraria de Colinas, numa volta à SE e desce por dois Canais, um a meio Rio, de cerca de 300 m, inçado de abrolhos e levantando formidáveis escarcéus ou banzeiros, e outro encostado à margem direita, de 20 a 30 m de largo, que se precipita em vários saltos em escada, até um último de 3 m, mais ou menos, de altura. Em tempos de cheia, cobre todo o lajeado da margem, e forma outro canalete numa erosão que agora se vê no pedregal descoberto. Há 3 para 4 anos, chegando aí 3 botes, o último não pôde, em tempo, encostar no Porto de cima, e quando, já a meio comprimento no remanso tinha ainda o resto na corredeira, esta fê-lo girar sobre si, arrebatou-o e foi despenhá-lo por este canalete.

Deu-se então um episódio notável, a ser exato o que nos contaram: o patrão desse bote era filho do chefe da frota, que enlouqueceu ao ver o filho arrebatado: entretanto este salvou-se agarrando-se, no meio da força da corrente, a uma grumixameira d’água; e um índio, levado ainda com vida ao remanso oposto, pôde galgar uma pedra à esquerda do salto, donde foi também salvo.

Semelhante a quase todas as outras Cachoeiras, é esta formada por uma estreita crista de rochedos, que ligam os morros das margens, os quais não distarão entre si mais de 500 m. À esquerda do Rio, elevam-se quatro ou cinco Colinas e duas à direita; sendo maiores as que ficam no prolongamento do salto. O morro da direita oferece nos flancos as duas abras (**A** e **B**), que servem de portos para o varadouro. Este é de perto de 800 m; bastante áspero e difícil na subida, e perigoso na descida, de qualquer modo que se o considere, pelo declive do terreno e pedregulhos que o atravancam. Cerca de 300 m bifurca-se o caminho, seguindo o varadouro por uns cem metros ainda, e outro caminho, para um terceiro Porto (**B**), único em que as embarcações podem carregar; descendo à sirga, e completamente leve, do fim do Porto do varadouro até aí, na distância talvez de 500 m.

Começou-se a varar à tarde; no dia seguinte ([398]), tinha-se conseguido subir apenas uns 40 m, partindo-se cabos e espias por várias vezes. Já estávamos tão afeitos a esses transtornos que nossa resignação era verdadeiramente a do Evangelho: nesse andar só nuns 12 dias, pelo menos, conseguiríamos vencer o varadouro, dado que nossos homens não afrouxassem, ou que não sobreviesse algum empecilho novo.

Felizmente, e quando menos contávamos com tamanha felicidade, ao meio-dia de 02.12.1877, vimos aportar aí 3 botes com uns 50 homens e 30 mulheres, índios, e o dono, o Sr. D. Angel Chaves, e sua esposa, que vinham do povo de Trinidad para exploração da goma-elástica; e que, encontrando o varadouro ocupado, ajudou-nos da melhor vontade, e com tanta eficácia, que às 16h00 estava nosso bote a nado.

[398] Dia seguinte: 31.11.1877.

Imagem 29 – Varadouro do Salto do Jirau (Fonseca)

Ainda nessa tarde passaram-se dois botes de D. Angel, e o último na manhã de 03.12.1877, fazendo-se então descer todo o carregamento para o Porto das cargas (**B**). Desceram os botes à sirga por um cavalete encostado à margem, e onde a corredeira é bastante forte. D. Angel partiu primeiro, que era de nossa delicadeza ceder-lhe o passo. Vem continuar seus trabalhos nos seringais; sua situação é abaixo da Cachoeira do Caldeirão do Inferno. De maneiras mui lhanas ([399]) e polidas, ele e sua senhora muito nos cativaram por sua amabilidade; e tanto mais soubemos apreciar esse encontro, quanto há longos meses não tínhamos a dita de praticar, já não digo com gente civilizada, mas com gente alguma.

Às 11h00, tinha chegado uma canoa do seringueiro João Ignácio. Cedemos-lhe o pouso e às 16h30 partimos. Os dois acampamentos do Salto são bastante feios e agrestes; no de cima há ainda vestígios da Aldeia de Balsemão, estabelecimento de Luiz Pinto em 1768, com índios Pamas.

---

[399] Lhanas: francas.

Esse Capitão-General seguia do Pará para tomar conta de seu governo: com ele vinham 422 pessoas, em 45 canoas: se era gente demais para puxar as canoas nos varadouros, não o era menos no consumo dos mantimentos; de que lhe foi de grande socorro a Aldeia do Salto Grande, estabelecida pelo Juiz Teotônio. À imitação desta, fundou a daqui; ordenando igualmente a plantação de mandiocas, milho, etc., para socorro dos navegantes. É notável que esta Aldeia, como outras à beira destes Rios, cuja existência foi tão transitória, e das quais não se encontram quase vestígios, sejam ainda indicadas nos Mapas modernos; sendo mais admirável que lhes dê existência o do Engenheiro residente da Estrada de Ferro do Madeira ao Mamoré, Edward D. Matthew no seu Map. to ilustred "*Up the Amazon and Madeira Rivers trough Bolivia and Peru*"; cuja residência era tão perto, cuja natureza de serviço lhe deveria ter dado pleno conhecimento desse território.

Nosso bote deixou o Canal entre a margem direita e uma grande Ilha, por pedregoso, e cortou diagonalmente a corrente até meio Rio, em cujo fio seguiu. Desde que entramos no Madeira, temos notado que as noites tornam-se bastante frescas; tão frescas quão cálidos os dias, regulando do 30° a 34° centígrados a temperatura destes, e 16° e 20° a daquelas.

VIII

Caldeirão do Inferno. Às 17h10, chegamos ao alto desta Cachoeira, que fica a pouco mais de légua da precedente. Deixamos à esquerda o Porto de cima (**A**), que é onde costumam descarregar as embarcações e, seguindo por uma veloz corredeira, no Canal próximo a essa margem, fomos parar numa ponta de pedras (**G**), fronteira à extrema superior de uma grande Ilha, a primeira da Cachoeira.

Imagem 30 – Caldeirão do Inferno (Fonseca - Google)

Aí tirou-se grande parte da carga, folgando-se sobretudo a proa; e o bote desceu a reconhecer o Canal, entre aquela Ilha e outra da esquerda, o qual fica em seguida e em frente à corredeira. Nesse ponto, o Rio como que se dobra sobre a esquerda, espraiando-se consideravelmente de modo que, medindo apenas 400 m de largo, toma agora largura mais que dupla, seguindo por vários canaletes entre as margens, e quatro Ilhas que aí se apresentam como que enfileiradas em uma mesma linha. Infinidade de cachopos eriça os leitos desses canaletes, e os faz encachoeirados: parecendo os principais de seus penhascos, pela posição que tomam, os cabeços de uma grande laje que atravesse todo o Rio, da qual são as Ilhas os pontos culminantes. É formosíssimo o quadro que aí se desenrola [...]; beleza ainda aumentada pelo movimento contrário das águas, que trazem os hidrófitos ([400]) numa dança contínua, fazendo suas pequenas e virentes ([401]) ilhotas subir e descer em duas linhas contínuas, paralelas e quase contíguas, ao passo que quedam-se estacionárias as que por uma mais violenta impulsão da corrente, entraram no remanso, onde o movimento está nulificado ([402]).

[400] Hidrófitos: plantas aquáticas.
[401] Virentes: verdejantes.
[402] Nulificado: anulado.

Dessas Ilhas, a mais chegada à margem esquerda chamaram os antigos Ilha dos Padres. No tempo das águas, o canalete seguido é o do meio, em continuação do grande Canal da esquerda, por cuja corredeira descemos. É, aqui, entre as Ilhas, conhecido pelo nome de Canal dos Perdidos; entretanto, passa pelo melhor de todos, apesar do aterrorizador da denominação. Dele também foi que proveio à Cachoeira o título que tem pelos grandes rebojos, correntes desencontradas e rodamoinhos que, no fim desse Canal, formam as suas correntes com as dos Canais laterais os quais, estreitando-se o Rio logo abaixo dessas Ilhas, convergem todos naquela direção.

Tendo-se verificado estar a grande laje que, no começo do Canal dos Perdidos (***E***) atravessa o Rio, muito à flor d'água, e impossível de ser transposta, foi o prático reconhecer os outros dois Canais, o entre as Ilhas e o encostado à margem esquerda, opinando pelo último. Aliviada, ainda mais, a proa do bote, remontou-se o Rio para buscar de novo o curso da corredeira, aproveitando-se agora a orla em que o movimento das águas é em sentido oposto. Desceu a embarcação, despedida como uma flecha até a extrema da ponte de pedra, onde descarregara e aí, com ajuda do remo grande, mudou rapidamente de direção à esquerda, indo abicar em uma pequena Praia (**B**) fronteira ao segundo Canal.

Descarregou-se completamente o bote, costeou-se o Rio em toda a volta que faz com as cargas, levando-se-as ora pelos pedregais ([403]) e areias da barranca, ora por dentro do mato, até um local em baixo (**D**), na linha de terminação das Ilhas e Canais, onde o Rio se estreitava, seguindo, então, no leito natural.

---

[403] Pedregais: lugar onde há muitas pedras.

Nessa margem pernoitamos; e terça-feira, 04.12.1877, logo às 04h30, desceu o bote à sirga, encostado ao continente. Apesar de completamente descarregado, muitas vezes bateu e ficou preso nas pedras, chegando todavia, ao Porto de carregar-se, oito horas depois.

Abstraindo do perigoso da travessia, é essa Cachoeira um dos trechos mais formosos do Madeira, com esse espraiado e suas formosas Ilhotas tão iguais e tão bem alinhadas.

Por todos, exceto pelo segundo canalete da margem direita, tem-se navegado, conforme as ocasiões e, apesar da preferência que geralmente dão ao dos Perdidos, o seringueiro Ignácio de Araújo, que os tem explorado com interesse, adotou ([404]) aquele outro por encurtar muito o caminho, apesar de ter um salto, de dois ou três palmos, e de ser forte a sua correntada.

As heveas, o tocari e o cacau abundam extraordinariamente; e quase que com igual riqueza há copaíba, salsaparrilha e cravo. Sobre as cimas das altíssimas florestas, distingue-se a fronde do tocari, alta às vezes de 30m. Mas o que mais frisa a feição toda característica da flora destas paragens é a sumaumeira [Chorizia ventricosa das stercularineas], formosa árvore, notável pela corpulência de seus ramos, os quais conservam grossura descomunal até quase seus últimos esgalhos. Nem aqui, nem nas Cachoeiras da Laje e do Ribeirão, encontrei as pedras com inscrições de que fala Keller, "*rock covered with spiral lines and concentric rings, evenly carved in the black gneiss... a perfect inscription whose straight orderly lines can be thought the result of lasy Indianus. – Hours of Idleness*". (FONSECA)

---

[404] Adotou: optou, escolheu.

Imagem 31 – Franz Keller – Cachoeira do Ribeirão

Vamos traduzir, na íntegra, as observações de Franz Keller a que faz referência João Severiano da Fonseca lembrando, porém, que a maioria dos amazônicos caudais são prolíficos em Inscrições Rupestres e Petróglifos e que estas normalmente foram gravadas pelos ancestrais indígenas nas vazantes e que ficam, por isso, total ou parcialmente submersas no período das cheias. Infelizmente, no Madeira, com a construção das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, todo este fantástico acervo ficará totalmente submerso.

Enquanto os índios trabalhavam arduamente nos barcos para a última das corredeiras, eu segui a altitude Meridional do Sol e encontrei na escalada sobre as rochas da margem direita, outra *"pedra escrita"*, coberta com linhas em espiral e anéis concêntricos, uniformemente esculpidas no material tipo gnaisse preto e semelhantes às do Caldeirão. Procurando mais, descobri uma inscrição perfeita, cujas linhas retas ordenadas dificilmente podem ser consideradas o resultado de índios preguiçosos – "*Horas de Ócio*". Estes caracteres foram esculpidos num bloco liso muito duro de 3 pés e 4 polegadas de comprimento e de $3^{1/4}$ pés de altura e largura. Estava em um ângulo de 45°, apenas 8 pés acima da linha d'água, e perto da borda da segunda Cachoeira menor, a Cachoeira do Ribeirão. A seção transversal dos caracteres não é muito profunda, e sua superfície é tão desgastada quanto à da inscrição encontrada mais abaixo. Em alguns lugares estão quase apagados pelo tempo e podem ser vistos distintamente apenas com uma luz favorável. Uma cobertura de esmalte marrom escuro, encontrada em toda a superfície das pedras às vezes agrupadas pela água, cobre o bloco bem uniformemente, tanto nos glifos ([405]) côncavos como nas partes intocadas, que muito tempo deve ter se passado desde que algum índio paciente tenha despendido longas horas para cortá-la com seu cinzel de quartzo. Como as linhas da inscrição correm quase perfeitamente na horizontal, e como as figuras próximas ao Caldeirão e à Cachoeira das Lajes estão muito pouco acima da marca da água, a posição atual do bloco parece ser a original. Infelizmente o nosso conhecimento da história da raça dos índios Sul-Americanos, antes da Conquista, é tão limitado [exceto, talvez, algumas tradições meio míticas, em relação ao Império dos Incas] que mesmo os mais importantes períodos da história, as andanças dos Tupis, por exemplo, são mais caracterizadas através de hipóteses inteligentes do que pelos fatos históricos. (KELLER)

[405] Nos glifos: nas gravações.

FONSECA: Este Engenheiro ([406]) dá à Cachoeira a altura de 92,8 m sobre o Mar; e determinou sua posição em 09°15’40” S e 21°52’14” O. Saímos às 14h00. Com poucos minutos de viagem, passamos as barracas de Ignácio Araújo, em número de 6, sendo aquela em que habita de sobrado e coberta de zinco. Deste ponto, olhando-se para os Canais da Cachoeira, o dos Perdidos parece calmo, e bem ásperos o 2°, da predileção do seringueiro, e o 4°, imediato ao por nós seguido. Numa Ilha, próxima à vivenda de Araújo, há outra barraca, e pastos, onde vimos alguns cavalos e cabras. As barracas dos empregados vão surgindo, aqui e ali, à medida que avançamos, ora numa ora noutra margem do Rio, margens sempre de risonha aparência.

Duas horas, mais, de viagem, e deixamos à esquerda o Maparaná, Riacho de uns 30 m de Foz; e uma hora depois, a Esperança, bela e risonha situação, de D. Angel Chaves, o nosso amável companheiro, no salto do Jirau, colocada numa alta barranca, que devassa longo e formoso estirão do Rio. Essa pitoresca vivenda é também de sobrado, construída e forrada de taquaruçus ([407]) e espigues ([408]) do carandá ([409]); cercada de varandas, cujas colunas de palmeira sustentam o teto. Cercam-na umas 6 barracas de trabalhadores, pequenas e sem elegância.

Assistimos ao preparo da borracha; aceitamos o jantar com que D. Angel nos obsequiou e pernoitamos no Porto, agradecendo-lhe a delicadeza e extrema amabilidade com que nos queria agasalhar. D. Angel colhe de quatro a cinco mil arrobas de borracha, tendo empregado no serviço uns 150 trabalhadores.

---

[406] Este Engenheiro: Franz Keller.
[407] Taquaruçus: taboca-gigante.
[408] Espigues: espigas.
[409] Carandá: carnaúba.

Mostra-se desanimado dessa indústria, que diz só aproveitar aos consignatários; os quais recebem o fruto desse trabalho por um preço quase nulo, que mal chega para satisfazer os juros dos empréstimos feitos aos seringueiros; sendo necessário muito esforço da parte destes e encontrarem mui ricos seringais, para conseguirem livrar-se das dívidas. E acrescentou – "*Eis a razão por que ainda vim matar-me nesta indústria*". Fronteira à situação da Esperança fica a Ilha de Sant'Ana, já consignada nos Mapas dos antigos.

IX

Às 05h00 de 05.12.1877, deixamos o Porto da Esperança. Às 08h10, passamos, à margem direita, o Jaci-paraná, de cinquenta metros de largo, na Barra. Keller dá-lhe a Latitude Sul de 09°10'09" e a Longitude de 21°42'20", do Rio de Janeiro.

Seguimos pelo braço à esquerda de uma comprida Ilha, conhecida pelo mesmo nome do Rio. Às 08h30, começamos a sentir as águas mais velozes, próximos da Cachoeira dos Morrinhos. Nessa altura, fica a barraca do seringueiro Pastor Oyolas, muito aprazível à vista, mas em terrenos baixos. Dizem colher de três a quatro mil arrobas de goma; empregando sessenta a setenta trabalhadores. Era, há poucos anos, uma das mais bonitas habitações dessas paragens; mas foi completamente devorada pelas chamas em 1875.

Na outra margem, aparecem a pequenos intervalos três outras situações que nos indicaram como pertencendo aos Srs. Nicomedes, que tem uns quinze operários e colhe seiscentas arrobas; Justino, com vinte e cinco e colhendo mil; e Luigi Zárate, com vinte e tirando número igual de arrobas.

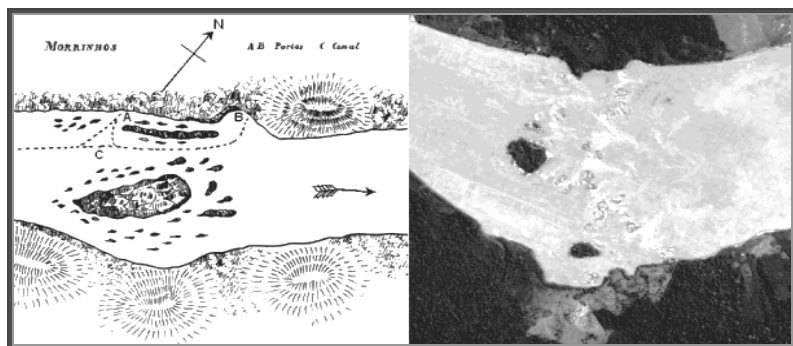



Imagem 32 – Morrinhos (Fonseca - Google)

Dão nome à Cachoeira ([410]) 3 morrotes à margem direita e 1 à esquerda, que se erguem fronteiros ao ponto, onde, pouco mais ou menos, a fúria das águas se abranda. Ao invés das outras, nesta Cachoeira o Rio se alarga um pouco, arqueando-se suas margens em largas reentrâncias. Uma grande Ilha cercada de Cachopos, principalmente na ponta inferior, está quase a meio Rio. Próxima à margem esquerda, que é lajeada, estende-se uma restinga de talvez sessenta a oitenta metros, com um Canalete que só dá passo nas enchentes. O Canal que tomamos é o que fica entre a restinga e os Cachopos à esquerda da Ilha.

A Corredeira começa uns 4 km acima da Cachoeira: por ela descemos, e com auxílio do remo grande, caímos no remanso, acima da restinga e, junto à laje da margem esquerda (**A**), tirou-se toda a carga, que foi levada por um caminho de pedregais ao outro Porto (**B**), uns 200 m abaixo. Voltou o bote águas acima a buscar de novo a corredeira, e por ela precipitou-se, passando em dois minutos, entre a restinga e a Ilha, e quebrando rapidamente à esquerda, para abicar no Porto **B**, onde recebeu as cargas.

[410] Cachoeira: Cachoeira Morrinhos.

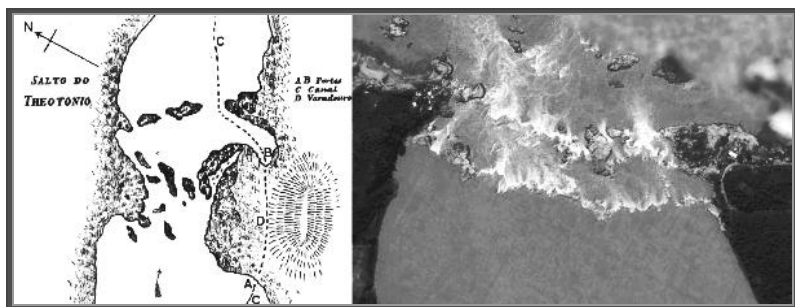



Imagem 33 – Teotônio (Fonseca - Google)

Keller determinou-lhe a posição em 9°1’45” Latitude Sul e 21°20’57” Longitude Oeste. Dista cerca de 11 léguas da do Caldeirão. Seus arredores são ricos de seringa, cacau, salsaparrilha, cravo, baunilha, copaíba e puchuri ([411]), sendo extraordinária a produção da salsaparrilha. Aí pernoitamos. Já ouve-se distintamente o estrondo da queda do Teotônio. Entre essas duas Cachoeiras dá Baena a existência de uma Povoação de Santa Rosa, fundada em 1728, da qual nenhuma outra notícia temos; parecendo impossível que esse escritor assim se enganasse em data, nome e posição, confundindo-a com a do Balsemão, fundada em 1768, no Jirau.

Saídos às 05h10, do dia 06.12.1877, às 08h00 passamos a Canal uma forte corredeira, onde há, de ordinário, necessidade de sirgar-se. Já são cabeceiras do grande salto, a cujo Porto superior (**A**), fomos chegar às 09h40. É também na margem direita, e dista dos Morrinhos umas 5 léguas. Keller dá-lhe a altura de 83,4 m sobre o nível do Mar; sua Latitude é de 08°52’ S, segundo Ricardo Franco e Ferreira; Keller dá-lhe a Longitude de 21°30’57” O. Como no Jirau, no Salto do Teotônio o Madeira estreita-se numa garganta. Um morrote se eleva na margem direita, assentado sobre uma grande laje, com penhascos e recifes que vão quase unidos até um terço do Rio.

[411] Puchuri: Nectandra puchury.

Na esquerda, adianta-se outra laje quase na mesma extensão, e entre uma e outra, três fileiras de cachopos, uns altos, outros à flor d'água, formam os degraus de uma escada, deixando ver uns quatro canaletes intermediários. Cerca de trezentos metros da primeira fileira, baixa o Rio do nível, talvez em toda a largura, fazendo um salto de dois metros no segundo canalete da direita, igualmente eriçado de cachopos e penhascos.

Cem metros adiante, despenha-se num segundo salto de três metros; e a outra distância igual, em terceiro, que é o maior, com quase do dobro de altura, o qual lança-se com grande estrondo, mais aumentado com o que os outros fazem. Nas enchentes, esses saltos diminuem de altura, mas forma-se um novo, e igualmente violento, nas fundas erosões que apresentam as rochas da margem direita. Cerca de trezentos metros abaixo dos saltos, uma outra restinga atravessa o Rio de lado a lado, formando duas Ilhotas estendidas na largura do Rio, e enfrentando a lajeados de ambas as margens.

Os portos de embarque e desembarque (**A** e **B**) distam uns quinhentos metros, um do outro. O varadouro é de 550 metros, e sobe a galgar a encosta do morrote, cuja altura é de uns 15 metros. O Porto **B** é um saco de pouco mais ou menos trezentos metros de fundo e sessenta de largo, formado pelas duas lajes acima descritas, a do salto e a da restinga, e estendendo-se para a direita, onde forma uma linda Praia de areia branca, com um corregozinho de pura água que por ela se desliza, águas sempre apreciáveis nessas viagens de Rios lamacentos.

O Canal da descida vai beirando essa segunda laje, onde há ainda um salto de palmo e meio de alto, e de muita velocidade na corrente.

É importante de ver-se essa catadupa do alto das rochas, onde se escavam as erosões, agora patentes bem como o vasto lençol de águas acima do salto, tremendo e como que em ligeira ebulição, tão alto fica em relação ao observador, aparência que justifica o nome de Irury, que os índios lhe davam.

Às 6 horas de sábado, 08.12.1877, terminou-se a varação do bote e às 10 horas seguimos, vendo-nos um pouco atrapalhados naquele canalete, cuja correnteza e os rodamoinhos quase nos levam para o falso Canal a meio Rio, onde a perda é certa. Com trabalho conseguiu-se atracar à grande laje junto ao salto, e espiada voltou a embarcação novamente ao Porto, donde saiu, melhor assegurada, pelo canalete.

Teve essa Cachoeira o nome de Padre Eterno, como também já vimos que era conhecida dos antigos pelo de Salto Grande. Esse que a distingue hoje é uma justa comemoração e homenagem aos esforços que fez o primeiro Juiz de Fora de Vila Bela, Teotônio da Silva Gomes, para aí haver uma fonte de socorro aos navegantes, fundando em 1758 um aldeamento com índios Pamas, sob a invocação de Nossa Senhora da Boa Viagem.

Mas pouco durou: as correrias dos Mundurucus e Muras afugentaram pouco a pouco os navegantes e os aldeões; e já em 1802, a crer-se Baena, o Comandante do porto do Grato, Capitão Marcelino, mandava, em 5 de novembro, uma guarda para nesse ponto vigiar a navegação.

Em 1814, por Carta Régia de 06.09.1814 – determinou-se a criação, aí, da Povoação de São Luiz – que não foi levada a efeito, apesar dos esforços do benemérito Ricardo Franco, que muito trabalhou para realizá-la.

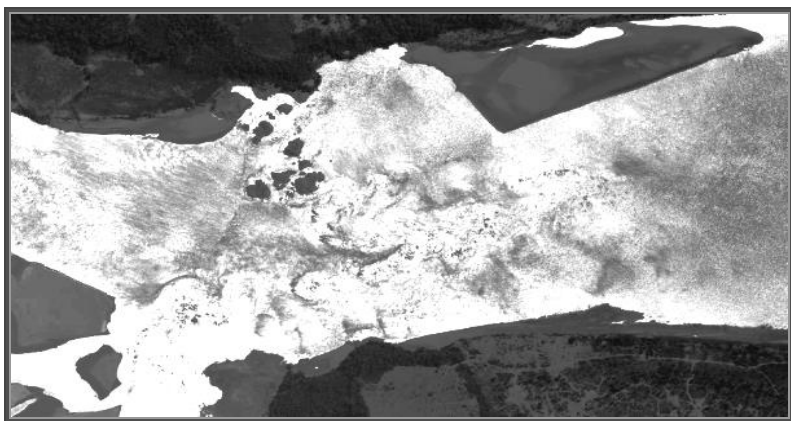



Imagem 34 – Sirga dos Macacos (Google)

A Sirga dos Macacos. Às 11h00, notávamos que o Rio aumentava de velocidade e, em poucos minutos, chegávamos a esse ponto, terrível nas grandes águas pelos inúmeros Cachopos que alastram o Rio e o encachoeiram. Apenas houve necessidade da sirga por um quarto de hora, seguindo o bote sem maior novidade. Fica a pouco mais ou menos oito quilômetros do Salto do Teotônio.

Santo Antônio. Às 13h00 chegamos à Cachoeira de Santo Antônio; e dobrando uma ponta, à margem direita, em que o Rio se ensaca como na do Caldeirão do Inferno, seguimos, por um quarto de hora, até o Porto do desembarque (**A**). Tem esse braço do Rio cerca de quilômetro e meio: o lado esquerdo é formado por duas grandes Ilhas e outras menores que, atualmente, quase se ligam, tão estreitos são os filetes d'água que as separam. Ao avizinhar-se da Cachoeira, o Rio multiplica de velocidade: em frente ao leito há ainda duas grandes Ilhas, entremeadas de cachopos, quase iguais e paralelas como as do Caldeirão. Entre elas é que passa o Canal seguido pelos navegantes, até uma terceira Ilha (**D**), cuja direita tomam, para buscar o meio do Rio.

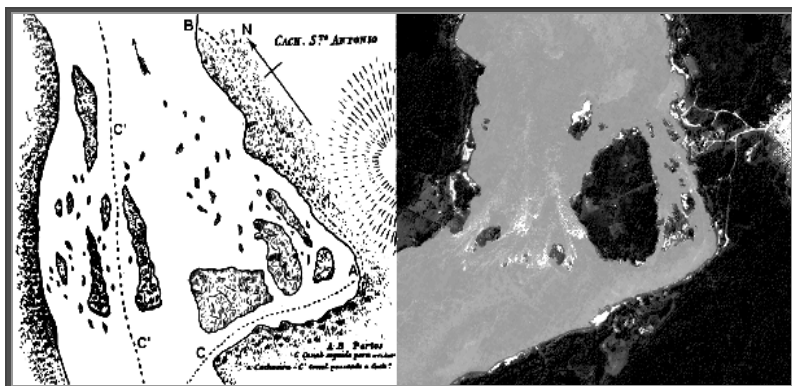



Imagem 35 – S. Antônio (Fonseca - Google)

Chamavam os índios Aroyá esta Cachoeira; e os portugueses por corrupção Aroeira e também S. João. Tínhamos vencido, em vinte e quatro dias, apenas, a região das Cachoeiras, passagem tão rica de perigos e horrores, como de peripécias extraordinárias e cenas admiráveis:

> qu'on est bien d'avoir une fois contemplées, mais dont on ne désire nullement courir une second fois les danger. ([412])

Do Porto do desembarque ao posto militar de Santo Antônio gastamos vinte e cinco minutos; estando o caminho quase de todo inviável.

Está Santo Antônio aos 08°49'02,6", Latitude Sul, e 21°29'08" Longitude Oeste do Rio de Janeiro, segundo Keller, que também lho dá, apenas, a altitude de 61,6 m acima do Mar, e 901 km de distância da Foz do Madeira, quando Mathews dá-lhe 250 pés ou 76,8 m. Eleva-se numa barranca alta de 36 m à margem direita do Rio.

---

[412] Qu'on est bien d'avoir une fois contemplées, mais dont on ne désire nullement courir une second fois les danger: Que é bom ter admirado uma vez, mas que não se aspira uma segunda vez tendo em vista os riscos.

Foi o primeiro estabelecimento do Madeira, fundado em 1728 pelos Missionários dirigidos pelo Jesuíta Padre João de Sampaio, segundo narra Baena, dos quais alguns subiram as Cachoeiras e foram até as missões espanholas de Mamoré e Baurés, e outros desceram a missionar nas margens do Jamari. A esse Padre Sampaio deve-se também a fundação da Aldeia Trocano, hoje Vila de Borba.

Pertence Santo Antônio de direito à Província de Mato Grosso, cujos limites ainda ficam muitas léguas ao Norte, e de fato, à do Amazonas, que é quem fiscaliza toda a região do Madeira, e a provê de guarnição, autoridades civis e eclesiásticas. Aí deve começar a via férrea, corretivo das dificuldades do comércio e navegação das Cachoeiras; estrada mal aventurada, já duas vezes iniciada, e duas vezes morta. Compõe-se de várias casas, umas cobertas de zinco, outras de palmas, havendo mesmo uma de sobrado, onde nos alojamos.

Junto à ribanceira há um grande barracão, depósito do materiais, mantimentos e medicamentos da Companhia da Estrada de Ferro, grande parte dos quais estão deteriorados e em breve estarão completamente perdidos. Sobre o terreno veem-se milhares de trilhos, alguns dormentes, restos de guinchos e guindaste a vapor, cujas peças aparecem aqui e ali esparsas, algumas quase enterradas, e outras sem dúvida completamente. (FONSECA)

Nº	Nome	Tipo	Lat./Long.
01	Santo Antônio	Cachoeira	8°48'5,90"
			63°57'6,68"
02	Macacos	Corredeiras	8°50'39,52"
			64°0'56,31"
03	Teotônio	Salto	8°51'31,27"
			64°3'51,93"
04	Morrinhos	Corredeiras	9°1'39,19"
			64°11'53,46"
05	C. do Inferno	Cachoeira	9°16'29,37"
			64°39'35,18"
06	Jirau	Salto	9°19'32,83"
			64°43'52,23"
07	Três Irmãos	Corredeiras	9°35'21,96"
			64°55'31,94"
08	Paredão	Cachoeira	9°33'50,59"
			65°10'18,54"
09	Pederneiras	Corredeiras	9°31'29,29"
			65°19'47,73"
10	Araras	Corredeiras	9°58'17,90"
			65°19'38,21"
11	Periquitos	Corredeiras	10°5'32,48"
			65°18'36,65"
12	Chocolatal	Corredeiras	10°10'12,63"
			65°18'24,73"
13	Ribeirão	Salto	10°12'44,60"
			65°17'32,92"
14	Misericórdia	Cachoeira	10°13'47,12"
			65°17'38,62"
15	Madeira	Cachoeira	10°21'53,70"
			65°23'10,37"
16	Das Cordas	Corredeiras	10°29'3,10"
			65°25'48,28"
17	Lajes	Corredeiras	10°26'48,43"
			65°23'34,61"
18	Pau Grande	Cachoeira	10°28'9,03"
			65°25'31,47"
19	Bananeiras	Cachoeira	10°35'11,60"
			65°23'56,20"
20	Guajará-açu	Corredeiras	10°37'0,65"
			65°24'31,29"
21	Guajará-mirim	Corredeiras	10°46'56,48"
			65°21'8,56"

Imagem 36 – Cachoeiras do Rio Madeira (Autor)

Imagem 37 – Hidrelétrica do Jirau (Google)

Imagem 38 – Hidrelétrica de S. Antônio (Google)

Desbravadores dos "Ermos e dos Sem Fim"

Os Lusíadas – Canto VII
(Luís Vaz de Camões)

2

A vós, ó geração de Luso, digo,
Que tão pequena parte sois no inundo;
Não digo ainda no mundo, mas no amigo
Curral de quem governa o céu rotundo;
Vós, a quem não somente algum perigo
Estorva conquistar o povo imundo,
Mas nem cobiça, ou pouca obediência
Da Madre, que nos céus está em essência;

3

Vós, Portugueses, poucos quanto fortes,
Que o fraco poder vosso não pesais;
Vós, que à custa de vossas várias mortes
A lei da vida eterna dilatais:
Assim do céu deitadas são as sortes,
Que vós, por muito poucos que sejais,
Muito façais na santa Cristandade:
Que tanto, ó Cristo, exaltas a humildade!

Tratado de Tordesilhas

[...] subsistia ainda a tradição medieval da supremacia política da Santa Sé, que reconhecia a Roma o direito de dispor das terras e dos povos [...]. Baseava-se isso, em parte, sobre o fato de um Édito de Constantino ter conferido ao Papa Silvestre a soberania sobre todas as ilhas do globo; ora, isso porque as terras a descobrir eram todas, então, supostas serem exclusivamente ilhas. (LIMA)

O Tratado de Tordesilhas, celebrado a 07.07.1494, na Cidade que lhe deu nome, representou um momento importante da diplomacia ultramarina das Coroas ibéricas. Portugal e Espanha acordavam sua área de influência sobre os espaços atlânticos, pondo fim a discussões que se arrastavam desde o retorno de Cristóvão Colombo de sua viagem, em 1493. O Papa Júlio II, em janeiro de 1506, através da Bula "*Ea Quæ Pro Bono Pacis*" ratificou o Tratado. As demais potências europeias, porém, nunca reconheceram os termos acordados considerando que estes as excluíam das conquistas e riquezas dos Novos Mundos. O Rei da França Francisco I, da casa de Valois-Angoulême, afirmou:

> O Sol brilha para todos e desconheço a cláusula do testamento de Adão que dividiu o mundo entre portugueses e espanhóis.

Determinação Portuguesa

O Major-General Reformado Arnaldo Manuel de Medeiros Ferreira, do Exército de Portugal, no seu livro "*Fortificações Portuguesas no Brasil*", faz algumas reflexões importantes para que possamos entender a determinação portuguesa de ampliar seus limites para muito além do que determinava o Tratado de Tordesilhas.

> O Tratado de Tordesilhas, assinado em 1949, constitui o primeiro documento histórico que, em termos de Direito Internacional, procurou estabelecer os limites territoriais do Brasil, mas que não garantia de forma segura a definição dos limites, devido aos condicionamentos impostos pelos deficientes conhecimentos técnico-científicos da época que não permitiam cartografar com precisão, nem tampouco traçar com rigor a linha meridiana estabelecida naquele Tratado [...].

Nestas condições, após a descoberta da "*Terra de Vera Cruz*" e subsequentes expedições exploratórias do litoral brasileiro, a Coroa Portuguesa procurou encontrar os "*limites naturais*", para definir o espaço geográfico do Brasil, fixando-se nas desembocaduras dos Rios Amazonas e Prata respectivamente, a Norte e a Sul. Tal propósito transparece quando D. João III instituiu o sistema das capitanias donatárias ([413]) no Brasil, resolvendo mandá-las demarcar até ao Rio da Prata, mas que, na prática, nos termos da doação a Pero Lopes de Souza, da Capitania de "*Santo Amaro e Terras de Sant'Anna*", tenha fixado o seu limite Sul em "*28° e 1/3*" [ou seja, pela Latitude da Ilha de Santa Catarina, o que pode ser interpretado como atitude de prudência ante uma eventual reação espanhola]. Todavia, em negociações posteriores, D. João III invocou sempre os seus direitos sobre os territórios até ao Estuário do Prata, o que veio a ser motivo de disputas entre Portugal e Espanha durante mais de dois séculos. No Extremo Norte, durante o período da "*União Ibérica*" sob os reinados filipinos, ficou entregue aos súbditos portugueses a árdua tarefa de explorar a Bacia Amazônica e de expulsar da Costa Setentrional [inclusive das margens do Amazonas] os franceses, ingleses e holandeses que ali se haviam estabelecido, com destaque para as ações empreendidas por Pedro Teixeira e Bento Maciel Parente, a que se fez referência a propósito das Fortificações portuguesas na ocupação e defesa do Pará e Amazonas. Concorrentemente, o "*Movimento Bandeirante*", que teve origem na busca de metais preciosos nos "*Sertões de São Paulo*" [regiões de Mato Grosso e Goiás] e que foi iniciado ainda na vigência da "*União ibérica*", o qual, após a restauração da independência, foi <u>incentivado</u> pela Coroa Portuguesa, estabeleceu novas povoações no "*Sertão Paulista*" [1640-1650], para além da linha de Tordesilhas.

---

[413] Donatárias: hereditárias.

> Nesse "*Movimento Bandeirante*", em que podemos incluir a "*Bandeira Fluvial*" de Pedro Teixeira no Amazonas até chegar ao Peru, merece também destaque a "*Bandeira*" de Raposo Tavares, que o levou de São Paulo ao Pará, entre 1648 e 1651, desvendando a possibilidade de ligação entre as Bacias do Prata e do Amazonas, "*o que veio a ser materializado através da ligação dos Rios Paraná-Guaporé-Madeira*". (MEDEIROS FERREIRA)

Século XVIII

Passemos, porém, para o período histórico que mais nos interessa dentro do contexto em que foi construído o Real Forte Príncipe da Beira. No século XVIII, a Europa é assolada por profundas alterações nas relações políticas, econômicas e sociais cujos reflexos repercutem profundamente no Sistema Colonial. Os portugueses conviviam, simultaneamente, com uma Europa convulsionada e uma América cobiçada pelas demais potências europeias.

No início do século, enquanto os castelhanos estão envolvidos com a Guerra da Sucessão Espanhola (1702-1714), a diplomacia portuguesa, neste período, está focada na América, mais precisamente na Bacia do Prata, palco de constantes conflitos de interesses entre Portugal e Espanha.

Este período é marcado pela Corrida do Ouro rumo às riquezas das Minas Gerais. A febre do ouro provocou uma mobilização geral, engenhos e plantações são abandonados e o Rio de Janeiro transforma-se em um entreposto de fornecimento das Minas Gerais. O antigo Porto é modernizado visando atender a exportação do ouro e as linhas regulares de navegação.

A prosperidade estimula a cobiça de corsários franceses. Os franceses Duclerc I ([414]), em 1710, e Duguay-Trouin ([415]), em 1711, invadem o Rio de Janeiro. A diplomacia portuguesa obteve pleno sucesso com a assinatura do 1° Tratado de Utrecht (1713). O Tratado de Limites incorporou em definitivo ao território brasileiro a região compreendida entre o Rio Oiapoque e o Amazonas. As maquiavélicas manobras diplomáticas francesas, no entanto, não cessaram.

Os franceses alegavam o direito de exercer soberania sobre as terras ao Sul do Oiapoque. Joaquim Caetano da Silva, em 1861, publicou em francês a obra "*L'Oyapock et l'Amazone*", onde afirmava que, segundo os ladinos franceses, o Rio Japoc (Oiapoque) ou de Vicente Pinzón do Tratado de Utrecht era ao certo o Calsuene, a 50 milhas do Amazonas; era ao certo o Maiacaré, a 49 milhas do Amazonas; era ao certo o Amapá, a 33 milhas do Amazonas; era ao certo o Carapapuri, a 12 milhas do Amazonas e ao certo o Araguari, 25 milhas dentro do Amazonas; era, ao certo, o próprio Amazonas.

Quase dois séculos, desde o 1° Tratado de Utrecht, em 01.12.1900, Walter Hauser, expede o Laudo Suíço dando ganho de causa ao Brasil na Questão do Contestado Franco-Brasileiro.

---

[414] Jean-François Duclerc: em agosto de 1710, Duclerc entrou na Baía da Guanabara com a intenção de conquistar a Cidade. O ataque redundou num enorme fracasso. Quatrocentos franceses foram mortos e setecentos capturados, inclusive o próprio Duclerc, mais tarde assassinado.

[415] René Duguay-Trouin: apoiado por Luís XIV, partiu de La Rochelle em 9 de junho de 1711, no comando de 17 navios e cinco mil homens. No dia 13, desembarcou suas tropas e conquistou facilmente a Cidade graças à covardia e incompetência do então Governado do Rio de Janeiro.

O Barão de Rio Branco baseou sua defesa nos argumentos irrefutáveis do gaúcho Joaquim Caetano da Silva, para defender os interesses brasileiros.

1° Tratado de Utrecht, 11 de abril de 1713

Artigo VIII

> [...] Sua Majestade Cristianíssima (francesa) desistirá para sempre, como presentemente desiste por este Tratado pelos termos mais fortes [...] qualquer direito e pretensão que pode, ou poderá ter sobre a propriedade das Terras chamada do Cabo do Norte, e situadas entre o Rio das Amazonas e o de Japoc ou de Vicente Pinsão [...]

Em 1715, Portugal e Espanha, considerando que os cristãos estavam aflitos com tão "*larga, e sanguinolenta guerra*", resolvem assinar um Tratado de Paz, retornando a posse da Colônia de Sacramento às mãos lusas.

2° Tratado de Utrecht, 6 de fevereiro de 1715

Artigo VI

> Sua Majestade Católica não somente restituirá o Território, e Colônia do Sacramento, sita na margem Setentrional do Rio da Prata, à Sua Majestade Portuguesa; mas cederá assim em seu nome, como de todos os seus Descendentes, Sucessores, e Herdeiros, de toda a ação, e Direito, que pretendia ter ao dito Território e Colônia, fazendo a Desistência pelos termos mais fortes, como se elas aqui fossem declaradas, para que o dito Território, e Colônia fiquem compreendidos nos Domínios da Coroa de Portugal [...]

Voltemos à abordagem do Major-General Reformado Arnaldo Manuel de Medeiros Ferreira:

> Recorde-se, a propósito, a importância do “*Tratado de Paz de Utrecht*” de 1715, que se traduziu no abandono do acordo de Tordesilhas e na sua substituição por uma negociação entre Portugal e Espanha, que correspondeu “*grosso modo*” à ideia de um “*Brasil-Ilha*” [segundo o conceito expresso por Jaime Cortesão e que teve a sua representação gráfica na cartografia da época], tendo por limites, ao Sul o Rio da Prata e, ao Norte, o Amazonas. Neste limite Setentrional, foi contemplada a oposição portuguesa à tentativa francesa de ocupar os territórios do Cabo Norte, ou seja, de controlar a margem Norte do Amazonas. Quanto ao limite Sul, aquele Tratado reconhecia o domínio de Portugal sobre a “*Colônia de Sacramento*” na margem Norte do Rio da Prata, o que, porém, não impediu que aquela praça de guerra fosse acometida e ocupada militarmente pelo Governador de Buenos Aires, em 1735, dando origem a uma série de ações por parte da Coroa Portuguesa para manter aquela possessão como Fronteira Sul do Brasil. (MEDEIROS FERREIRA)

O avanço português no Prata, porém, exacerbava o antagonismo secular. O Conselho Ultramarino ([416]) promoveu, a partir de 1717, o povoamento da área, propiciando um surto de prosperidade preocupante para os castelhanos.

Os espanhóis tentam desalojar os portugueses do Prata, dando início ao cerco da Colônia do Sacramento, que se estendeu de outubro de 1735 a setembro de 1737. A Convenção Preliminar de Paris suspende as hostilidades, determinando a volta às posições anteriores.

---

[416] Conselho Ultramarino: criado em 14 de julho de 1642, com a finalidade de tratar de matérias e negócios relativos à Índia, Brasil, Guiné, ilhas de São Tomé, Cabo Verde e as demais partes ultramarinas.

D. João V determina a implantação de estabelecimentos, Fortificações e Postos Militares a partir de São Paulo, expandido, ao máximo, os limites do território na América Portuguesa. A paz de Aix-la-Chapelle ([417]), que pôs fim à Guerra da Sucessão Austríaca (1740-1748), inspirou o governo português a buscar um acordo com a Espanha para que se fixasse, de forma nítida e permanente, os domínios coloniais baseados nos documentos cartográficos disponíveis.

Antecedentes do Tratado de Madri

Em 1746, iniciam-se as negociações diplomáticas a respeito do Tratado de Madri onde se sobressai a figura de Alexandre de Gusmão. Leandro Tocantins faz o seguinte comentário na "*Formação Histórica do Acre*":

> A velha aspiração espanhola de dominar o Prata, caminho mais natural para a suas possessões, era logo de início posta na agenda da Conferência pelo plenipotenciário luso, e foi um motivo determinante da vitória da tese de Alexandre de Gusmão, porquanto os espanhóis jamais recusariam a proposta, oferecendo ensanchas ([418]) a Portugal de negociar aquilo que verdadeiramente pretendia. (TOCANTINS)

Cabe aqui fazer uma importante consideração a respeito do "*Mapa das Cortes*" em que se baseou o Tratado de Madri. O escritor Leandro Tocantins, no seu livro "*Formação Histórica do Acre*", mostra a argúcia de Alexandre de Gusmão ao lançar mão do "*Mapa das Cortes*".

---

[417] Tratado de Paz de Aix-la-Chapelle: nome da Cidade sob o domínio francês também conhecido como Acordo de Paz de Aachen assinado em 1748, na Cidade alemã de Aachen, que pôs fim à Guerra de Sucessão da Áustria.

[418] Oferecendo ensanchas: dando liberdade.

Embora possuísse documentos mais atualizados e confiáveis como a Carta Hidrográfica produzida por José Gonçalves da Fonseca, Alexandre de Gusmão, embora reconhecesse a validade dos elementos que figuravam no detalhado Mapa elaborado por José Gonçalves da Fonseca, na viagem da "*Real Escolta*", nega-se a levá-los em conta, pois isto significaria colocar em cheque a legitimidade da posse portuguesa dos territórios das importantes Minas do Mato Grosso e de Cuiabá. Jaime Cortesão faz o seguinte pronunciamento na 3ª Conferência do Instituto Rio Branco:

> Assim esse desiderato de Alexandre de Gusmão ganhava o consentimento da Espanha: emprestar o valor da justa propriedade à ocupação real do solo – o princípio do "*uti possidetis*" – e correr os limites pelas divisas naturais. Uma arguta estratégia que provinha de sua clara percepção sobre o Tordesilhas, e exigindo uma nova base para as transações territoriais. Alexandre de Gusmão conhecia, como ninguém em sua época, a geografia brasileira e os problemas dela decorrentes.
>
> Seu discernimento provinha da experiência vivida pelos sertanistas, que traçavam roteiros, explicavam pormenores, revelavam, enfim, um conjunto precioso de elementos ao curioso e sagaz secretário do Conselho Ultramarino. Além do copioso material obtido nessas sabatinas, ele dispunha dos arquivos do reino, onde se empilhavam as memórias, Cartas e relatórios dos agentes da Coroa, e os trabalhos de cartografia conservados em segredo. O Mapa das Cortes, cujo autor é Alexandre de Gusmão, aceito por D. Joseph de Lancaster como cartografia básica nas negociações do pacto, é amostra evidente da percepção política e da malícia diplomática do mesmo desígnio:

> apoucar o terreno que ficava reservado à soberania portuguesa e engrandecer as regiões partilhadas pelos espanhóis. (CORTESÃO, 1952)

Continua Jaime Cortesão, mais adiante, no seu "*Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*":

> Em conclusão: o Mapa das Cortes foi propositadamente viciado nas suas Longitudes para fins diplomáticos. Desviando o Brasil Meridional para Leste, aumentava a margem da soberania no hemisfério português, delimitado pelo Meridiano de Tordesilhas: e encurtando ainda com os desvios de traçado as Longitudes do Paraguai, do Madeira e do Guaporé, apoucava o Brasil Ocidental com aparente benefício das regiões centrais de soberania espanhola. A soma destes erros permitia ao cartógrafo situar, por exemplo, Cuiabá com erro enorme, sobre o Meridiano de Tordesilhas, tal como este fora situado pelos cosmógrafos espanhóis em 1681.
>
> Coordenando com arte os erros da cartografia conhecida de toda a gente, o organizador do Mapa das Cortes conseguia realizar uma obra, como dizia Guerra Junqueira de certo político português, que ele mentia com o coração nas mãos, tão sinceras pareciam as suas promessas. Assim D. José de Carvajal procurava trair a boa-fé dos portugueses [...] com o coração nas mãos. Esta duplicidade, lícita aos olhos de todos os castelhanos, e que, por esse motivo, podia abrigar-se num patriota impoluto, tinha sido enxergada pelos olhos de lince do negociador oculto de Lisboa. A prova de que em diplomacia o Ministro espanhol não era mais cândido que Alexandre de Gusmão, temo-la em que procurou ignorar acintosamente as escandalosas violações da soberania portuguesa, quer à luz do Tratado de Tordesilhas, quer da Escritura de Saragoça, praticadas pelos seus compatriotas no Extremo Oriente.

Não sejamos também nós tão cândidos. [...] Alexandre de Gusmão representava então uma política de segredo, que o Estado português vinha praticando sobre seus descobrimentos geográficos, desde o século de quatrocentos. Pode transparecer à inteligência hodierna que essa política de sonegação da verdade e de astúcia [diga-se, ela teve amplas consequências na formação territorial do Brasil] resultou de uma odiosa má-fé, repelida pelos brios de qualquer estadista. Ela foi, porém, produto perfeitamente justificável de uma época, dentro da lógica das sociedades em que viveram os seus promotores. (CORTESÃO, 1952)

Tratado de Madri

Tratado de Madri, 13 de janeiro de 1750

Artigo VII

Desde a boca do Jauru pela parte Ocidental prosseguirá a fronteira em linha reta até a margem Austral do Rio Guaporé defronte da Boca do Rio Sararé, que entra no dito Guaporé pela sua margem Setentrional; com declaração que se os Comissários, que se hão de despachar para o regulamento dos confins nesta parte na face do país, acharem entre os Rios Jauru e Guaporé outros Rios, ou balizas naturais, por onde mais comodamente, e com maior certeza se possa assinalar a raia naquela paragem, salvando sempre a navegação do Jauru, que deve ser privativa dos portugueses, e o caminho, que eles costumam fazer do Cuiabá para o Mato Grosso; os dois altos contraentes consentem, e aprovam, que assim se estabeleça, sem atender a alguma porção mais ou menos no terreno, que possa ficar a uma ou a outra parte.

Desde o lugar, que na margem Austral do Guaporé for assinalado para termo da raia, como fica explicado, baixará a fronteira por todo o curso do Rio

> Guaporé até mais abaixo da sua união com o Rio Mamoré, que nasce na Província de Santa Cruz de la Sierra, atravessa a Missão dos Moxos, e formam juntos o Rio chamado da Madeira, que entra no das Amazonas ou Marañon, pela sua margem Austral.

Em 30.04.1751, Sebastião José de Carvalho e Mello, o Marquês de Pombal, sucessor de Alexandre de Gusmão, antes que surgissem críticas às falhas na redação do Tratado, resolveu expedir "*Instruções para a demarcação do Tratado de Madri*", determinando, também, a constituição de duas Comissões de Limites: uma destinada a explorar e demarcar as fronteiras Meridionais do país e outra para demarcar as fronteiras Setentrionais, a partir do Rio Jauru.

As "*Instruções*" serviriam de guia para os trabalhos de seu irmão Francisco Xavier de Mendonça Furtado, "*primeiro e principal Comissário para as Conferências que se devem ter sobre a execução do Tratado de Limites*".

Instruções para a demarcação do Tratado de Madri

15. Em razão de que na conformidade da Carta concordada, o Rio Guaporé é o mesmo Rio da Madeira, ou aquele donde o Rio da Madeira traz primeira origem, tendo as suas cabeceiras perto do nascimento do Rio Jauru. O mesmo se manifesta muito mais claramente pela outra Carta grande que se fez na viagem de José Gonçalves da Fonseca.

16. Em cuja certeza se depois de se subir o Rio Madeira se subisse também o Rio Guaporé, como diz o Artigo 70, sem mais considerações e sem mais reflexões depois se podia seguir, segundo o que indicam as sobreditas Cartas.

- Primo ([419]), que do Rio Madeira se não podia passar à Boca do Jauru como o mesmo artigo estabelece e demonstra a pequena linha de Leste Oeste que se acha descrita por aquela parte na Carta concordada.

- Secundo ([404]), que para ir subir pelo Guaporé ou Aporé não poderíamos depois encontrar o Jauru senão perto das suas cabeceiras.

- Tertio ([404]), que assim perderíamos o triângulo do País que a dita Carta concordada mostra que faz desde a Foz do Rio Sararé até a do sobredito Rio Jauru e que a outra Carta descreve melhor desde a Boca do Rio Verde até a do sobredito Jauru.

- Quarto ([404]), que com a perda daquele País nos ficaria inteiramente cortado pelos castelhanos o caminho que vai do Cuiabá para o Mato Grosso.

- Quinto ([404]), que assim no Mato Grosso como no Cuiabá ficariam vivendo os vassalos deste Reino, quase em comum com os referidos Castelhanos.

Execução do Tratado de 1750

Virgílio Corrêa Filho, nas suas "*As Raias de Matto Grosso*", editado em 1925, faz o seguinte comentário sobre a 3ª Partida das Comissões de Limites:

> Nessa parte, como em outras, ajeitaram os Jesuítas meios de contrariar a política de Pombal, que lhes não concedia quartel ([420]). Enquanto Gomes Freire aplica a sua prudente energia em superar-lhes a oposição no Extremo Sul, onde a luta se travou sem rebuços, encarrega a "*3ª Partida*" [da Comissão de Limites] de remontar o Rio até a Barra do Jauru.

---

[419] Primo, Secundo, Tertio, Quarto, Quinto: numerais ordinais latinos.
[420] Quartel: favor.

> Gomes Freire, em Carta datada de maio de 1753, da Ilha de Martim Garcia, ao pedir a Rolim que forneça víveres aos expedicionários: "*Hoje sai desta Ilha a Terceira Partida que vai fazer a Divisão das duas Monarquias levando um marco para se colocar na Barra do Jauru*". Em 14 de julho: "*Enquanto os embaraços por esta parte têm recrescido, tratamos de expedir (como saiu no fim de maio) a Partida Portuguesa e Castelhana que vai demarcando pelo Rio Paraguai. [...] a 3ª Partida se compõe de 14 embarcações portuguesas e castelhanas, com 300 pessoas de ambas as Nações*".

Aí se cravou imponente marco de mármore, único trabalho concernente ao artigo VII, realizado pelos demarcadores, que o deixaram, insulado, a balizar, no ermo, a linha estremenha ([421]). De Jauru para o Norte, a demarcação da lindeira ficaria a cargo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, nomeado a 13.04.1753, "*Primeiro e Principal Comissário para os referidos efeitos*". Graves obstáculos lhe embaraçaram a ação, cuja dificuldade se evidenciava pela própria marcha oscilatória das Coroas peninsulares que, além do Tratado de 1750, assinaram mais quatro, destinados a facilitar-lhes a interpretação, mas que, ao revés, a toldariam.

> O Tratado de Limites traz a data de 13.01.1750, e foi seguido de outro de 17.01.1751, que esclarece a respeito da "*inteligência das Cartas Geográficas*", ao qual se acrescentou novo suplemento a 17.04.1751; e do que contém as "*Instruções dos Comissários que devem dirigir e executar as demarcações*", datado de 24.06.1752, e completado pelo seguinte, de 31.07.1752 que o interpretou.

Não era somenos a incumbência que lhe tocara: levou três anos a estudar o assunto, escoados os quais apresentou a sua abalizada opinião.

---

[421] Estremenha: confinante, limítrofe.

> Remeto a V. Ex.ª o sistema que tenho formado para as Demarcações por estas partes, o qual me custou não menos que 3 anos de fadigas concorrendo V. Ex.ª na maior parte para sossegar o meu cuidado com as claríssimas luzes que me participou pelo que respeitava a essa parte com as quais se tranquilizou inteiramente o meu ânimo. (Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a D. Antônio Rolim de Moura Tavares, de 23.11.1758) (FILHO, 1925)

Euclides da Cunha e o Tratado de Madri

O Tratado não elimina ancestrais antagonismos deixando dúvidas quanto às reais demarcações dos limites em decorrência da imprecisão da linguagem empregada e maximizada pela ignorância da topografia daquelas paragens, gerando controvérsias e conflitos constantes. O grande escritor Euclides da Cunha, em "*Peru versus Bolívia*", comenta que o Tratado de Madri:

> [...] no tocante às linhas limítrofes, esboçadas, foi vacilante e dúbio. A sua exegese ([422]) está nas Minutas, Cartas, Propostas, Contrapropostas e Proêmios ([423]), que se cruzaram entre Aranjuez e Lisboa, na esgrima magistral do espírito vibrátil de Alexandre de Gusmão e a diplomacia cautelosa de Carvajal y Lancaster. E deletreando-os ([424]), o que sobretudo se destaca são as incertezas de ambas as metrópoles, na partilha do continente, subordinando-o às divisas naturais, <u>mal</u> <u>definidas</u> <u>ou</u> <u>confusas</u>, no imperfeito dos conhecimentos geográficos. Ora, entre todas elas, pelo correr da extensa orla fronteiriça, desde Castillos Grandes aos contrafortes de Parima, sobrelevava-se, sobremaneira indecisa, principalmente a que se devera rumar da margem esquerda do Madeira em direção à direita do Javari.

---

[422] Exegese: interpretação.
[423] Proêmios: preâmbulos.
[424] Deletreando-os: soletrando-os.

Nos demais segmentos da enorme divisa, os pareceres acentuavam-se em traços mais ou menos firmes. Ali dispartiam ([425]), duvidosos. Alexandre de Gusmão, desde o começo das negociações, em 1748, ao instruir o plenipotenciário Visconde de Vila Nova de Cerveira, definiu aquele trecho como "*o mais difícil de toda a demarcação de limites*"; e confessou que todo o material existente a elucidá-lo consistia numa pequena Carta das missões de Moxos que traz o Tomo duodécimo des "*Lettres Édifiantes*" ([426]), e com dois roteiros de sertanistas nossos, que até lá se tinham avantajado; concluindo que era forçoso se contentassem com tão escassos elementos, porque se houvessem de aguardar os que se mandassem formar no mesmo país, ficaria a conclusão do Tratado para as calendas gregas ([427]).

---

[425] Dispartiam: partiam para diversas partes.

[426] Lettres Édifiantes: Carta publicada sob o título "*Lettres Édifiantes et Curieuses, Écrites des Missions Étrangères, par quelques Missionaires de la Compagnie de Jésus*" em Paris, por Chez Nicolas Le Clerc, 1717. Na Carta que Tomás da Silva Teles, Embaixador Extraordinário em Madri, endereça a Marco António de Azevedo Coutinho, em 02.04.1749, ele comenta que:
Confirma-se, desta forma, uma superioridade portuguesa na preparação das negociações e no conhecimento cartográfico das regiões em disputa. Carvajal e Lancaster, como ele próprio se havia lamentado, não possuía suficientes Mapas e informações geográficas dessas regiões. Segundo Silva Teles, o negociador espanhol nem dispunha de uma obra Jesuíta com grande circulação na Europa desde o início do século XVIII como as "*Lettres Édifiantes et Curieuses, Écrites des Missions Étrangères, par quelques Missionaires de la Compagnie de Jésus*", onde se encontravam reproduzidas algumas Cartas dos territórios em causa. Mas o negociador português duvidava, inclusivamente, que Carvajal e Lancaster possuíssem a relação de La Condamine publicada em 1745, em que este geógrafo, para além de descrever a viagem que efetuara pelo Amazonas, publicou a sua célebre Carta do curso deste Rio.

- Marco António de Azevedo Coutinho argumenta que "do terreno que corre desde o Mato Grosso até ao Rio das Amazonas, não tem saído a luz mais que uma pequena Carta das Missões dos Moxos no Tomo XXII da obra Lettres Edificantes".

[427] Calendas Gregas: deixar para um tempo que nunca há de vir.

Por seu turno, o plenipotenciário espanhol, em longo ofício àquele titular, depois de formular o seu parecer quanto ao melhor rumo da Linha na paragem perturbadora, acrescentou, nuamente ([428]), que o alvitre era o mais claro que se lhe afigurava, "*conviniendo en que de la misión de Santa Rosa [Guaporé] abajo, hasta el Marañon, todos vamos a ciegas*..." E, feito um eco, o negociador português, tempos depois, ao versar o mesmo lance, assentia: "*quanto ao espaço intermédio e deserto [entre o Madeira e o Javari] confessamos de ambas as partes que estamos todos às cegas*".

Os Ministros, como se vê, titubeavam em pleno desconhecido até que, por evitar dilatórios pareceres, e sem repararem em algumas léguas de terras desertas, onde sobravam tantas às duas coroas, consoante confessaram imprudentemente – riscaram, à ventura, para o Ocidente, a começar da média distância entre as confluências do Madeira e do Mamoré, a controvertida raia, predestinada a tão funesta influência no futuro, para sempre ambígua, ou absurda, e malsinada ([429]) pelos seus próprios inventores, que de algum modo acenaram à tolerância das nações vindouras, antecipando um recurso absolutório naquela recíproca confissão de a haverem planeado e discutido inteiramente às cegas.

É uma gênese expressiva. Pelo menos clamorosamente contraposta à durabilidade que se pretende emprestar a uma concepção tão frágil, e à tentativa dos que hoje procuram revivê-la com os mesmos traços que a malignaram ([430]) ao nascer. (CUNHA, 1907)

---

[428] Nuamente: sinceramente.
[429] Malsinada: desvirtuada.
[430] Malignaram: corromperam.

Outros Tratados

No decurso de 1753 a 1756, sobreveio no Sul a Guerra Guaranítica enquanto, na Europa, grassava a Guerra dos Sete Anos (1756-1763). Os espanhóis conquistaram Sacramento e invadiram o território Rio-grandense. A luta foi encerrada com o Tratado de Paris, que acordou que os beligerantes deveriam retornar à situação anterior. Em 12.02.1761, assinou-se o "*Tratado Anulatório – Pardo*" de 1761 ou "*Distrato do Pardo*", anulando o tratado de Madri, determinando a obediência às antigas convenções.

Tratado Anulatório – Pardo,
12 de fevereiro de 1761

> Os Sereníssimos Reis de Portugal e Espanha, [...] se tem sempre encontrado tais e tão grandes dificuldades, [...] em uns países tão distantes e pouco conhecidos das duas Cortes, [...] depois de haverem precedido sobre esta importante matéria muitas e muito sérias conferências, e de se haver examinado com a maior circunspeção tudo o que a ela é pertencente; [...] concordaram e concluíram de uniforme acordo os artigos seguintes:

Artigo I

> O sobredito Tratado de Limites da Ásia e da América, celebrado em Madrid a 13.01.1750, [...] se estipula agora que ficam e se dão, em virtude do presente Tratado, por cancelados, cassados e anulados, como se nunca houvessem existido, nem houvessem sido executados; de sorte que todas as cousas pertencentes aos limites da América e Ásia se restituem aos termos dos Tratados, Pactos e Convenções que haviam sido celebrados entre as duas Coroas contratantes, antes do referido ano de 1750, ficam daqui em diante em sua força e vigor. [...]

A partir de então, até o encerramento do século, os portugueses e espanhóis continuaram envolvendo-se em uma série de conflitos na América. Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal) tomou medidas para garantir as fronteiras construindo fortificações permanentes, incrementando as forças coloniais e retomando progressivamente o Sul. Com a morte de D. José I e a assunção ao trono luso de sua filha, D. Maria I (1777), cai Pombal, opera-se a chamada "*viradeira*" ([431]). A Guerra da Independência dos Estados Unidos da América (1775–1783) irrompeu doze anos após a Guerra dos Sete Anos (1756-1763). A vitoriosa Inglaterra, procurando restabelecer seu equilíbrio financeiro minado pela guerra, impôs às Colônias Americanas uma série de antipáticas e onerosas medidas que exacerbaram os ânimos dos colonos que solicitaram a suspensão das "*Leis Intoleráveis*" e firmaram a "*Declaração dos Direitos dos Colonos*". A coroa britânica determinou-lhes que se submetessem e estes não se curvaram. Ouve um aumento progressivo das tensões que culminaram com a guerra. As potências europeias, abaladas pelo exemplo americano iniciaram algumas mudanças, pouco substanciais, na sua política Colonial. Em 01.10.1777, negocia-se o Tratado de Santo Ildefonso, definindo limites para os domínios ultramarinos, prevalecendo os princípios fundamentais do Tratado de Madri. Desta feita, a preocupação maior dos negociadores assentou-se nos Limites Meridionais. Chegava a termo a pretensão lusitana do domínio da Bacia do Prata, com a perda definitiva de Sacramento. Os Sete Povos reintegravam-se à área colonial castelhana.

---

[431] Viradeira: é o nome que se dá ao período que se iniciou a 13.03.1777 com a nomeação por D. Maria I de novos Secretários de Estado, em substituição do Marquês de Pombal.

TRATADO
PRELIMINAR
DE PAZ, E DE LIMITES
NA AMERICA MERIDIONAL,
RELATIVO AOS ESTADOS,
QUE NELLA POSSUEM
AS COROAS
DE PORTUGAL, E DE HESPANHA,
ASSINADO EM MADRID
PELOS PLENIPOTENCIARIOS
DE SUAS MAGESTADES
FIDELISSIMA, E CATHOLICA,
EM O PRIMEIRO DE OUTUBRO DE MDCCLXXVII,
E RATIFICADO POR AMBAS AS MAGESTADES.

LISBOA
NA REGIA OFFICINA TYPOGRAFICA.
ANNO MDCCLXXVII.

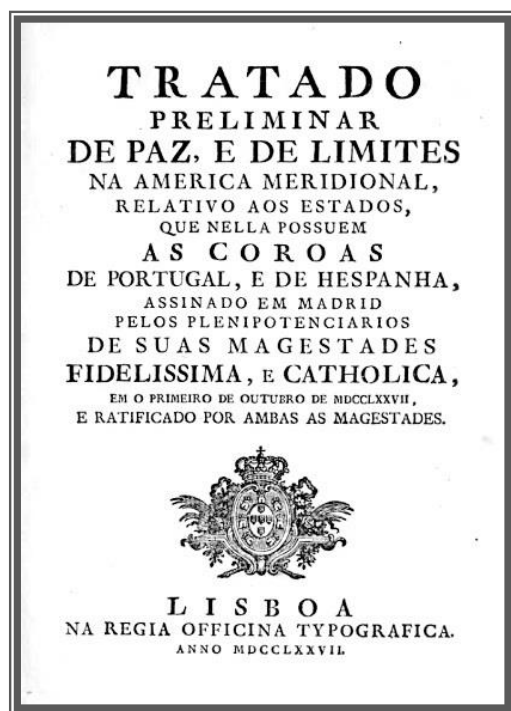



Imagem 39 – Tratado de Santo Ildefonso

Tratado de Santo Ildefonso

Artigo III

Como um dos principais motivos das discórdias ocorridas entre as duas Coroas tem sido o estabelecimento Português da Colônia do Sacramento, Ilha de S. Gabriel, e outros Postos, e Territórios, que se tem pretendido por aquela Nação na margem Setentrional do Rio da Prata, fazendo comum com os espanhóis a navegação deste, e ainda a do Uruguai: Convieram os dois Altos Contratantes, pelo bem recíproco de ambas as Nações, e para segurar uma paz perpétua entre as duas, que a dita navegação dos Rios da Prata, e Uruguai, e os terrenos das suas duas margens Setentrional, e Meridional pertençam privativamente à Coroa de Espanha, e a seus Súditos [...]

Marcha para o Oeste (Relatos Pretéritos)

José Gonçalves da Fonseca (1750)

José Gonçalves da Fonseca, de quem tratamos no capítulo – Viagem da "*Real Escolta*", relatou, com detalhes, a Corrida do Ouro que se verificou na região do Mato Grosso sob o título:

Notícia da Situação do Mato Grosso e Cuiabá. Estado de umas e Outras Minas e Novos Descobrimentos de Ouro e Diamantes.

SITUAÇÃO DE MATO GROSSO, SEU DESCOBRIMENTO DE MINAS, E ESTABELECIMENTOS DE SEUS ARRAIAIS

Entre as serras da Cordilheira das Gerais, e Rio Aporé [principal tronco do Madeira] se levanta um agregado de montes de espessa construção de rochedos, que formam várias chapadas no mais alto da sua elevação, e algumas lombadas nos seus declives, cujo composto se dilata em figura quase triangular lançada de Leste a Oeste, ocupando de terreno em circuito sete léguas. Da parte superior destas montanhas, nascem vários Regatos, que, em tempo de águas, precipitando-se à planície por todos os lados, se esgotam na maior parte para o Rio Sararê, que circunda a Chapada pelo Sul e Oeste, e para o Rio Galera, que a Leste da mesma o Aporé, aonde perde o nome abaixo do mencionado Aporé. É a positura ([432]) desta chapada em 16°14' de elevação Austral no Meridiano de 316, quase Norte Sul com a entrada, que faz o Madeira no grande Rio das Amazonas. O clima desta região se averigua ser quente e seco, e nele é sumamente irregular o tempo nas suas mutações; porque reduzido o ano

---

[432] Positura: localização.

somente a inverno e verão, é este tão "*intemperado*", que desde o mês de abril, em que principia, até o de setembro, em que acaba, padece aquele território uma interpelação de calor, como costuma haver de ordinário na zona tórrida, em que jaz; e frio tão desordenado, como em Portugal se experimenta no janeiro mais desabrido.

Acha-se o dia claro de Sol intenso, e de repente se levanta do Sueste um vento "*frigidíssimo*" com uma cerração de neblina tão espessa, que apenas pelos campos e pelas ruas se divisam as pessoas, quando chegam a encontrar-se. É preciso, com acidente tão estranho, desampararem os trabalhadores o serviço das faisqueiras e lavouras, e fecharem-se nas casas, aonde só bem enroupados, e com o benefício do lume podem resistir ao frio, que já em ocasiões foi tão grande, que apanhando em partes ermas alguns escravos, os privou da vida; razão por que, logo que o horizonte Austral dá os primeiros sinais de tão espantosa friagem, logo põem toda a diligência de se recolher ao povoado, todos os que se acham dispersos pelas chapadas. A duração deste estranho ataque costuma ser de dez e mais dias, quase todos os meses em algumas das quatro conjunções da lua, com a circunstância de ser mais moderado o frio, quando a estação vai a finalizar, que é depois do equinócio de setembro. E enquanto o Sol se dilata entre o Trópico de Capricórnio e o Equador até o outro equinócio de março, não padece aquela região a mencionada intemperança de frio, sendo então o tempo das águas, em que se experimenta o maior calor.

No ano de 1736, saindo uma tropa de gente da Vila do Cuiabá a explorar as campanhas dos gentios, chamados Paracizes ([433]), cuja nação já a este tempo

[433] Paracizes: Parecis.

se achava extinta, e habitava nas dilatadas planícies ao Norte da grande Chapada e, achando a referida tropa todo aquele continente destituído de tudo, o que pode se fazer interesse às suas diligências, se determinaram atravessar a Cordilheira das Gerais de Oriente para Poente: e como estas montanhas são escalvadas ([434]), logo que baixaram à planície da parte oposta aos campos dos Parecis [que só têm algumas ilhas de arbustos agrestes] toparam com matos virgens de arvoredo muito elevado e corpulento, que entrando a penetrá-lo, o foram apelidando Mato Grosso: e este é o nome, que ainda hoje conserva todo aquele Distrito.

Caminharam aqueles exploradores sempre ao Poente, e depois de vencerem sete léguas de espessura, toparam com o agregado de serras já mencionadas, e fazendo alto na falda ([435]) delas, no sítio em que hoje se acha o Arraial de Santana, fizeram nele acampamento; e vendo que naquele terreno havia boa disposição para nele se achar ouro, deram princípio a investigá-lo e, logo à primeira diligência, se seguiu a felicidade de o acharem com boa conta, com cujas mostras despacharam portadores a dar parte do sucedido a Luiz Rodrigues Vilar, morador no Cuiabá, autor desta Expedição, para a qual havia concorrido com despesa sua, e direção, por ser pessoa de grande inteligência para semelhantes empresas; e nesse tempo se achava com possibilidade para executá-las.

Achava-se o referido Luiz Rodrigues lendo a Vida do grande Apóstolo da Índia, S. Francisco Xavier, ao tempo que lhe chegaram os portadores com a notícia do sucedido e, depois de bem instruído da situação em que se achavam, e das serranias que se

[434] Escalvadas: sem vegetação.
[435] Falda: sopé.

seguiam, animou por Carta sua aos exploradores, que subissem à Chapada invocando o patrocínio de S. Francisco Xavier, debaixo de cujo auspício esperava grandes progressos no descobrimento que lhe anunciavam.

Com este aviso se deliberaram todos a subir a fragosidade ([436]) daquela serrania, e penetrando-a de nascente para Poente, nesta parte foi a maior força do descobrimento na última lombada, em que se fundou Arraial, e edificou a Matriz, que dedicaram a S. Francisco Xavier em gratificação dos benefícios que experimentaram deste seu sagrado tutelar. Toda esta lombada ainda hoje é faisqueira de duas oitavas de jornal.

Nos últimos morros que se seguem à mesma lombada, quando a serrania já vai a despenhar-se para a planície da parte do Sul, foi o descobrimento chamado do Gengibre, por imitarem as raízes desta planta as folhetas de ouro, que em grande cópia se achavam à flor da terra, sem trabalho de socavões, nem de outro algum serviço: expirou ([437]) logo a grandeza desta abundância preciosa.

Sem embargo de que toda a circunferência da Chapada se esgota em Regatos, ou Córregos no tempo das águas, são estas no período da seca tão raras, que apenas permanecem algumas fontes para serviço da Povoação; razão por que se não pode trabalhar a talho aberto ([438]) o que no tempo das chuvas se podia fazer, havendo gente proporcionada para semelhante serviço, em cujos termos a maior parte das faisqueiras, em que atualmente se está minerando, são aquelas que, nos primeiros anos deste descobrimento, eram abandonadas por não

---

[436] Fragosidade: caminho escabroso.
[437] Expirou: extinguiu-se.
[438] A talho aberto: a descoberto.

> fazerem conta, a respeito das que abundavam em grandiosa extração sem grande trabalho.
>
> Além do Arraial de S. Francisco Xavier, em que houve [como fica dito] a maior abundância de ouro, há mais, para a parte do nascente, dois Arraiais fundados na falda da serrania de Santana, em que fez alto a tropa dos exploradores, e de Nossa Senhora do Pilar, em cujas campanhas, e nas do sítio chamado Membeca, têm havido descobertos, que todos se acham reduzidos a faisqueiras do mencionado rendimento de duas oitavas de jornal; o mesmo sucede no sítio chamado Monjolo, a Leste da chapada. (DA FONSECA)

Felipe José Nogueira Coelho (1776)

Felipe José Nogueira Coelho, nas suas "*Memórias Cronológicas da Capitania de Mato Grosso, Principalmente da Provedoria da Fazenda Real e Intendência do Ouro ...*", afirmou que:

> Consta, pois que, no ano de 1734, saiu da Vila do Cuiabá Fernando Paes de Barros e seu irmão Arthur Paes, naturais de Sorocaba, a continuar a fácil e bárbara conquista do gentio Parecis, que já se achava quase extinto nas vastas campanhas de seus sertões. Viajando eles mais para o Poente, se arrancharam junto do Rio Galera, que tendo as fontes nas faldas da Chapada de S. Francisco Xavier, deságua no Guaporé.
>
> Aqui acharam três quartos de ouro. De tão limitada porção se formou a trombeta áurea, que chamou e anunciou aos moradores do Cuiabá as futuras riquezas de Mato Grosso. O dito Fernando Paes deu parte ao Regente Guarda-mor, pedindo ferramenta e pólvora para penetrar ou examinar o sertão, esperando a resposta no Paraguai.

Em fevereiro do mesmo ano de 1734, tomou posse e juramento da mão do Ouvidor e novo Provedor da Fazenda Real Thomé de Gouvêa Sá e Queiroga, que havia nomeado o Governador na ausência de Domingos Gomes Beliago para se atalharem os prejuízos que tinha recebido da Fazenda Real, como se diz na Provisão à folha 58, do Livro II, mas não se puderam atalhar os conflitos de jurisdição que se seguiram.

Chegou em maio do mesmo ano o Tenente de Mestre de Campo General Manoel Rodrigues Carvalho, para se dar execução à provisão de 06.03.1732, pela qual mandara Sua Majestade dar guerra ao gentio Payaguá e confederados, que lhes queimassem e destruíssem as Aldeias, ficando cativos os prisioneiros, que se repartiriam pelas pessoas que entrassem na dita guerra, pagando o Quinto. A este fim se fizeram livros de arrecadação, que existem no Arquivo da Provedoria.

Com efeito, se executou com bom sucesso o que se ordenava pela dita provisão, e pelo regimento que mandou observar [e que se registrou no Livro II, da ouvidoria, folha 32, e Livro II, da Provedoria, Folhas 29 a 34] o Ex^{mo} Antônio Luiz de Távora, Governador e Capitão-General da Capitania, e Conde de Sarzedas pelo seu casamento; o qual morreu nas novas minas de Tocantins, em 1737, tendo a patente de Mestre de Campo General.

A milícia se compôs de três Regimentos, de que foram Coronéis Felipe de Campos Bicudo, Antônio Antunes Maciel e Antônio Pires de Campos, assistindo a Fazenda Real com os petrechos de guerra. Por mais vezes tem merecido o dito gentio semelhante recompensa aos estragos que nos tem feito, e que deram causa a esta justa guerra, como se deixa dito no ano de 1730.

Pelo Edital já referido, de 20.01.1735, se mostra que as notícias de Mato Grosso chegaram àquela Vila nos fins de 1734, e que o mais foi sucedendo no ano seguinte, e que nesta parte houve equivocação nos Anais da Câmara. Foi mandado pelo Regente, para Mato Grosso o Sargento-mor Antônio Fernandes de Abreu, e com ele [ainda que sem o socorro pedido] buscou o dito Fernando Paes ao seu irmão, que já se tinha mudado para o Rio Macabaré, e descobrindo ai o Ribeirão que chamaram de Santa Ana, ao nascente da sobredita Chapada, acharam três oitavas de ouro. Descobriram mais nas suas vizinhanças o Ribeirão Brumado, aonde também acharam duas oitavas. Com estes felizes anúncios tornou para o Cuiabá o sobredito Sargento-mor, ainda no mesmo ano, e talvez que então se publicasse o dito confuso Edital.

Foi tal o alvoroço dos povos com aquelas notícias, que deixando barcos e redes desatadamente [como diz o referido Edital], se quiseram introduzir naquele descoberto. O Regente, não só por ponto de polícia, mas por benefício da Fazenda Real [cujo Provedor lhe representou o muito que se estava devendo], ordenou no dito Edital que, até se fazerem maiores indagações, ninguém saísse para Mato Grosso. Consta, porém que no mesmo ano chegaram o Padre José Manoel Leite [que, se arranchando no sítio, em que fundou Capela a Nossa Senhora do Pilar, no ano de 1749, deu o nome ao Arraial], Francisco Xavier Salles, João Pereira da Cruz e outros. Veio também o Padre André dos Santos, primeiro Capelão destas minas. Então se erigiu a Capela de Santa Anna no sítio a que deu o nome.

Ainda existe esta primeira Capela com nenhum aumento depois da sua ereção, não obstante que em festejos anuais despendem os mineiros bem superfluamente avultadas quantias em sacrifício da vangloria.

No ano de 1736, entrou na Vila o sobredito Francisco Xavier Salles com oito oitavas tiradas do Ribeirão Brumado, e cinco do outro Ribeirão da Conceição, que fica ao Sul da Chapada, dando notícias de que nela havia ouro. Em 03.05.1736, saiu com o dito Salles o Regente e Guarda-mor Antônio de Almeida Lara e outros, com algumas mulheres. Descobriram então o caminho por terras do Cuiabá ao Paraguai.

No mês de agosto, houve uma moléstia geral, que chamavam peste, como primeiro fruto dos novos descobertos. O de Brumado se deu por faisqueira, e o da Chapada se repartiu. Então lhe puseram o nome de S. Francisco Xavier. A sua Capela, que ainda existe, foi construída de boa pedra no ano de 1737. (COELHO)

Joaquim da Costa Siqueira (1817)

Joaquim da Costa Siqueira nasceu, provavelmente, em 1740 ou 1741, em São Paulo e faleceu em 1821. Foi Capitão de cavalaria e Vereador em Cuiabá. Foi Juiz das medições e demarcações de sesmarias. Siqueira escreveu o "*Compêndio Histórico Cronológico das Notícias de Cuiabá de 1778 a 1817*" e nele faz uma preciosa análise da consolidação definitiva da Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá como ambiente urbano, superando a capital Vila Bela da Santíssima Trindade. Siqueira, nos idos de 1790, até pelo menos 1796, participou ativamente dos conflitos urbanos da Vila Real, particularmente com o Mestre de Campo Antônio José Pinto de Figueiredo, representante dos Albuquerque no Cuiabá.

Siqueira relata o deslocamento em massa da população de Cuiabá para a região das "*Minas do Mato Grosso*".

ANO DE 1731: Continuando-se neste ano a conquista do gentio Pareci, donde eram trazidos muitos indivíduos desta nação que como escravos se vendiam, chegaram a esta Vila, vindos do dito sertão, o licenciado Fernando Pais de Barros, seu irmão Artur Pais e seus sobrinhos João Martins Claro e José Pinheiro, todos naturais de Sorocaba.

E apresentaram um cruzado de ouro de amostra das Minas do Mato Grosso, lavrado com um prato de estanho, no lugar onde se acha a Capela de Santana. Com esta notícia botou-se logo o Sargento-mor Antônio Fernandes de Abreu com os ditos descobridores a examinar o descoberto que, com efeito, examinou, e voltou com quatro oitavas de ouro que no mesmo lugar tirou, e afirmou serem minas permanentes pelas disposições que viu e observou, com o que se alvoroçou o povo [...]

ANO DE 1737: Despovoou-se nesta ocasião esta Povoação do Cuiabá, ficando sítios, casas e lavras, tudo deserto; somente ficaram na Vila sete brancos, entre seculares e clérigos, e alguns (índios) carijós; gente preta só algum pajem que servia a seu senhor. (SIQUEIRA)

Os Primeiros Tempos da Capitania do Grosso

Os Lusíadas – Canto VIII

(Luís Vaz de Camões)

35

Olha que dezessete Lusitanos,
Neste outeiro subidos se defendem,
Fortes, de quatrocentos Castelhanos,
Que em derredor, pelos tomar, se estendem;
Porém logo sentiram, com seus danos,
Que não só se defendem, mas ofendem:
Digno feito de ser no mundo eterno,
Grande no tempo antigo e no moderno.

Quando o Capitão-General D. Antônio Rolim de Moura chegou às terras do Mato Grosso, já vigorava o Tratado de Madri. Conta-nos Zilda Galhardo Araújo:

> Prevaleciam as preocupações de natureza político-militar. Todavia, o Capitão-General não se descurou dos negócios internos. Nos Distritos do Norte [Mato Grosso] e do Sul [Cuiabá], organizava-se a vida administrativa. O comércio com o Pará foi regularizado, obrigando-se as frotas mercantes a transitar exclusivamente pela rota do Madeira. Com parcos meios iniciais, devotou-se a elevar as condições de vida. Estabeleceu a ligação terrestre com as lavras dos Parecis, onde despontavam os Arraiais de S. Francisco da Chapada, Nossa Senhora do Pilar, Santana e S. Vicente. Regulava-se a produção de ouro e o fluxo comercial entre os Distritos.
>
> Rolim de Moura empenhou-se em melhorar o tráfico com São Paulo. Vivera os percalços do roteiro fluvial na vinda para a Capitania. As monções agora viajavam com escolta de canoas armadas, visando a proteção contra as amiudadas sortidas dos índios. Abreviou-lhes o percurso e aliviou-lhes os dispêndios. Suspendera a imposição de tocar primeiro em Cuiabá. Mediante baldeação no Jauru, alcançava-se Vila Bela em prazos mais expeditos. Cuidados especiais consagrou a implantação da Capital, desde os primeiros dias. Incentivos e isenções outorgadas pela Metrópole mobilizavam ansiosos povoadores até as margens do Guaporé.
>
> Urgia sobrepor-se a agrestia do meio físico e bem administrar a escassez de recursos, para ordenar a incipiente vida urbana e o funcionamento da administração. Abandonando o custoso projeto arquitetônico elaborado no Leste, dedicou-se energia e zelo inexcedíveis à edificação de Vila Bela.

Estava em curso e demarcação do Tratado de 1750. Ciente das cláusulas pertinentes a Capitania, apontou a impropriedade da linha divisória no lanço que demandava o Jauru em correspondência oficial, sem responsabilidade direta nos trabalhos prestou eficiente apoio logístico à Comissão que atuou em Mato Grosso.

Em meados de 1756, explorou o Guaporé até a junção com o Mamoré. Reconhecera a topografia fronteiriça e inteirara-se do dispositivo espanhol na região. Quando dispôs de meios, lançou uma força para guarnecer o local denominado "*Sítio das Pedras*", a montante do Rio São Simão.

Desde muito, florescia sólido povoamento espanhol, especialmente de raízes missioneiras, na área vizinha às Barras do Itonamas e do Baurés. Santa Rosa era próspero aldeamento fundado por Jesuítas castelhanos na Costa Oriental do Guaporé. O sítio fora habilidosamente escolhido. Uma corredeira obrigava a navegação a tomar o acanhado estirão que corria pelo lado direito do Rio.

Na vigência do Tratado de Madri, seus moradores refluíram para a banda espanhola para uma redução recente, Santa Rosa "*Nova*" [1753-1754]. Rolim de Moura desceu de Vila Bela com tropa e estabeleceu a "*Guarda de Santa Rosa Velha*" em local vizinho ao antigo Arraial. Encetava-se, assim, a ocupação efetiva da fronteira no baixo Guaporé. Era um Posto Militar sem fortificações, providência vedada pelo Tratado de 1750.

Notificado de sua próxima revogação pelas Cortes, voltou a sulcar o Rio. Visita o Destacamento do Sítio das Pedras e aporta em Santa Rosa. Reforça a guarnição com Dragões e tropa de Vila Bela. Transforma a "*Guarda*" em Forte Nossa Senhora da

Conceição, iniciando o levantamento do Quartel e estacada provisória. Às autoridades do Peru causava inquietação as medidas de Rolim de Moura. Fortificava-se um sítio contíguo à Boca do Itonamas. A Convenção do Pardo presumia-lhes direitos sobre a margem Oriental do Guaporé [1761]. De Santa Cruz de la Sierra chegaram emissários para obter a evacuação do Forte. Não recuou o Capitão-General, exigindo ordens diretas de Lisboa para negociar.

Com a mesma vitalidade que lhe permitira erguer Vila Bela em pleno sertão e desenvolver a Capitania, decidiu manter o Forte, preparando-se para a defesa. Com armas procedentes de Cuiabá e reforços, apresta os efetivos adaptando a doutrina militar portuguesa às peculiaridades locais. Lança patrulhas fluviais em canoas armadas com peças leves de artilharia e vigia os movimentos do inimigo.

Na Europa, rebentara luta entre Portugal e Espanha, no contexto da Guerra dos Sete Anos. Com o ataque à Colônia de Sacramento, o Teatro de Operações alargara-se até a América. Informado dos preparativos que se envidam na região do Baurés e do Itonamas, retorna ao Forte em agosto de 1763. Solicitando apoio do Pará, de Goiás e de S. Paulo, inicia um período de vigilância e treinamento da guarnição, à espera do combate.

Em abril do ano seguinte [1764], força castelhana de vulto concentrava-se na orla do Guaporé. Eram Destacamentos de Santa Cruz de la Sierra, do Paraguai e do Prata. À prolongada inação do adversário, respondeu com patrulhas no Rio, buscando induzi-lo a lutar. Logo percebeu o intento inimigo de sitiá-lo. Expede, então, selecionado grupo que, mediante audacioso golpe de mão noturno na retaguarda espanhola, destrói o Arraial de S. Miguel.

Decorreram três meses sem qualquer revide. Com reforços da própria Capitania, Rolim decidiu entestar o inimigo, investindo contra a trincheira do Itonamas. O indeciso resultado, a retirada castelhana e as notícias de paz na Europa estabilizaram a frente. Quando aportou em Vila Bela o segundo Capitão-General, escoava-se o ano de 1764. João Pedro da Câmara largara de Belém pelo caminho do Madeira, com vultosa Expedição e que incluía pesadas peças de artilharia de ferro e bronze. Ao longo dos sete meses da penosa jornada, procurou reconhecer o percurso com atenção maior para o vale do Guaporé.

Chegava a termo a proveitosa administração de D. Antônio Rolim de Moura. Cumprira as tarefas básicas de implantar a Capitania e assentar marcos de posse luso-brasileira nos confins do Guaporé. Seus méritos, derivados de qualidades como zelo, força moral, desassombro e energia carrearam o reconhecimento real. Agraciado com o título de Conde de Azambuja, recebeu a graduação de Marechal de Campo e as nomeações sucessivas para a Capitania da Bahia e Vice-Reino do Brasil.

Do programa de governo que lhe traçara a Metrópole, constavam importantes metas. Na gestão interna, cabia-lhe ampliar a produção do ouro e estimular o povoamento na região das lavras, desenvolver as comunicações e incrementar a criação de gado. A missão, no plano político-militar consistia, sobretudo, em consolidar a fronteira do Extremo Oeste. Todavia, o seu período singularizou-se pela permanente mobilização no Guaporé, eclipsando as questões administrativas. De início, procedeu ao balanço da situação. Avaliando as forças disponíveis, diligencia esforços. Sai a explorar a área de operações.

No Fortim de N. Sª. da Conceição, conduz obras para ampliar-lhe o valor defensivo. Modifica o traçado, impondo-lhe a forma abalaustrada do sistema Vauban, artilhando-o com o material transportado do Pará. Na volta, reconhece a região de Vila Bela, circundada por povoações de Chiquitos, provendo-lhe defesa. À vista do clima político da Europa, recomendara-lhe a Corte providência na fronteira. A estrita vigilância a que submetia as atividades inimigas permitiu-lhe aperceber-se que fortes efetivos espanhóis concentravam-se na área do Itonamas e Baurés. Comandava as operações a Real Audiência de Chuquisaca.

Em junho de 1766, Câmara retornou ao Guaporé. Na passagem, reforça o Destacamento do Sítio das Pedras com elementos das Ordenanças. Chegando ao Forte N. Sª. da Conceição, ativa os trabalhos de fortificação, adestra suas forças e prepara-se para a luta. Para impedir a transposição do Rio, executa bloqueio com canoas armadas com artilharia leve. Ao fim de outubro, retiraram-se os espanhóis sem oferecer combate. Não obstante o período de trégua que se prenunciava, o Capitão-General jamais desmobilizou o aparato militar. Elevou o efetivo do contingente de N. Sª. da Conceição com tropa enviada do Pará. Em 1768, concluíram-se as obras do Forte. Orientação remetida por Lisboa avalizava a decisão de Câmara. Consoante à Diretriz realista do Marques de Pombal, as relações amistosas com os espanhóis, em curso naqueles dias, não implicavam distensão no sistema defensivo da faixa de fronteira. O terceiro Capitão-General, Luís Pinto de Souza Coutinho, desembarcou em Vila Bela no primeiro dia do ano de 1769, pelo roteiro amazônico. No decurso da viagem, fundou o Arraial de Balsemão, fronteiro ao Salto do Jirau no Rio Madeira. Destinava-se a servir de escala no longo trajeto.

O Governo Albuquerque

Já em dezembro [1771], Luís de Albuquerque aportava ao Rio de Janeiro. Até maio de 1772, empenhou-se em preparar a prolongada viagem que, por terra, enfrentaria para alcançar Vila Bela.

Em minuciosa resenha com desenhos ilustrativos, registrou cada etapa da extensa travessia por paragens mineiras e goianas. Mais de cem dias e dois mil quilômetros varando sertões através de caminhos precários e trilhas pioneiras, perpassam ao folhear de seus diários de viagem. Observa o meio físico por que transita, assinalando peculiaridades e admirando a fauna e a flora.

Adentra à Capitania, demorando-se cerca de um mês em Cuiabá já no exercício de seu mister. Serve-se dos momentos de ação para caçadas descritas em seu registro, detalhando os espécimes que encontra. As instruções do Ministro Martinho de Melo e Castro [1772] indicavam previdência e realismo na política do estado português.

A segurança da fronteira merecia justificado destaque. Viviam-se momentos de incerteza, a falta de um diploma internacional que explicitasse limites definidos entre colônias. Como solução, o Distrato do Pardo induzia a novos descaminhos [1761]. Levara os espanhóis a presunção de posse à margem direita do Guaporé. A tensão na zona litigiosa aproximara-se do estado da guerra aberta, como no Sul.

A trégua observada, desde 1766, não excluía a efetiva atenção aos problemas de fronteira, principalmente em face dos precedentes ocorridos à época de Rolim e Câmara. Alertava-se o Capitão-General para que se acautelasse contra surpresas, reforçando a defesa da Capitania.

Da imprecisão dos limites derivava outra diretriz. Imperioso se tornava, além de manter posições conquistadas como o Forte Nossa Senhora da Conceição, empreender a ocupação de toda a orla Oriental do Guaporé mesmo com recurso à forma, defendendo-a até seu extremo limite. Como providência concreta, ordenava-se a seleção de local adequado, "*na duodécima Cachoeira, contando da parte do Pará ... no lado Oriental da referida Cachoeira...*", para o levantamento de uma Fortaleza, na via fluvial do Madeira.

Da precisa observância do preceito político decorria a execução de medidas de natureza econômica, que expressavam o interesse da Coroa em "*promover e animar o comércio e a navegação*" entre o Pará e a Capitania. A companhia concessionária organizaria estabelecimentos de apoio ao tráfico, em locais escolhidos e fiscalizados pelo Capitão-General. Determinava-se a criação de "*feitorias*" na Barra do Rio Mequens e na região do Fortim N. Sª. da Conceição. O fluxo comercial e regularidade da navegação ligavam-se à segurança da fronteira.

Meticulosa era a orientação do governo e estendia-se a todos os setores da administração. Era mister atrair os índios ao convívio civilizado, erradicando a hostilidade ao colonizador. Recomendava-se, também, a aproximação com missões e aldeamentos castelhanos e liberava-se o intercâmbio comercial através da fronteira, observando-se os apropriados cuidados contra a infiltração de espiões.

Luís de Albuquerque interpretou as instruções com descortino e rara competência. Cônscio da missão histórica que lhe fora reservada, obstinou-se em assegurar a soberania lusa no Extremo Oeste.

A lúcida compreensão que manifestou a respeito das questões de fronteira transcendia à perspectiva política de Lisboa. Na "*Ideia Geral da Fronteira*", oferecida a Rainha em 1780, compilou argumentos de peso na defesa dos interesses luso-brasileiros prejudicados por cláusulas do Tratado de Santo Ildefonso, fundamentados em documentação cartográfica atual.

Desde a primeira hora, preocupou-se em coligir subsídios indispensáveis à ação de governo. Através da exploração metódica e científica da região, acumulou valiosos conhecimentos sobre os problemas vitais da Capitania, cujas raízes ligavam-se à própria política colonial. Cercado de notável grupo de especialistas, como Ricardo Franco de Almeida Serra, promoveu expedições de pesquisa e determinou a elaboração de Mapas e documentos de valia. Frequentes vezes participou dos trabalhos de campo, orientando os reconhecimentos necessários.

A criação do Registro de Ínsua ([439]) [1773] resultava de sua percepção da realidade.

A medida administrativa decorrente da necessidade de controlar o acesso terrestre à Capitania sobrepunha-se à decisão política.

A instalação do posto anulava de fato o inconveniente Termo de Acessão de seu antecessor, que transferia para Goiás ampla região de capital importância para as comunicações fluviais com São Paulo, o desenvolvimento e a própria segurança da Capitania.

---

[439] Registro de Ínsua: posto de fiscalização de minérios localizado entre Vila Real do Bom Jesus de Cuiabá e Goiás.

Constatou com acerto a vulnerabilidade da área Meridional. A aplicação do esforço político-militar no Guaporé desde os primeiros tempos, reiteradas nas atuais instruções, relegava a fronteira com o Paraguai a plano secundário. O governo de S. Paulo, preocupado com o fácil acesso que viabilizaria a penetração castelhana ao coração da Capitania paulista, decidiu instalar posição de defesa no Iguatemi. O recente avanço dos vizinhos até o Ipané poderia significar a intenção de retomar à margem esquerda do Paraguai.

Em 1772, Madri recomendava aos espanhóis de Assunção e Chiquitos a ocupação de um local na orla do Rio, para servir de ponto de ligação e apoio mútuo entre ambos os governos.

Ao discernimento de Luís de Albuquerque revelava-se desdobramento mais crítico para a Capitania. Remontando os tributários da importante via fluvial, forças castelhanas poderiam apossar-se da região a Oeste do Paraná, amputando as comunicações com São Paulo.

Zona de escasso trânsito e fraca ocupação, a área a jusante da Foz do Miranda apresentava um único ponto que oferecia condições de defesa. Era o sítio conhecido como "*Fecho dos Morros*", onde o Capitão-General mandou instalar posição fortificada.

O cochilo topográfico do chefe da Expedição não invalidou a medida. Surgia o Forte Coimbra [1775]. Portal de acesso Sul, balizaria no futuro, em associação com a monumental fortificação de Príncipe da Beira, a linha básica de defesa da Fronteira Ocidental, fixada pelo desassombro e pela larga visão dos luso-brasileiros do século XVIII.

Em 1778, Luís de Albuquerque definia o traçado essencial das posses lindeiras que se alongavam do Paraguai ao Guaporé, implantando em pontos estratégicos dois núcleos de ocupação importante.

Albuquerque [atual Corumbá], em pleno pantanal, afastava a pretensão castelhana de 1772, obstando-se a comunicação entre terras de Assunção e Chiquitos. A montante da Barra do Jauru, fundou Vila Maria [depois Cáceres em memória da rainha D. Maria I], no local em que o caminho terrestre de Vila Bela e Cuiabá cruzava o Paraguai.

No Guaporé, considerava os problemas de fronteira à luz de perspectivas mais amplas do que as soluções políticas do governo português. Advogava a exclusividade lusa na navegação, de que resultaria segurança para a comunicação fluvial com a Amazônia. Com intuito de assegurar o tráfico com o Pará e, sobretudo, tolher a progressão castelhana para o Leste, empreendeu a conquista de posições favoráveis ao longo da margem esquerda do Guaporé.

Selecionou locais convenientes, ocupando-se até 1777, os sítios de Porto de Guarajus, junto ao Paragau; Torres, a montante do Cabixi, Viseu, fronteiro à Foz do Corumbiara e Ilha Comprida. A partir do Forte Príncipe da Beira, formara-se uma linha de cobertura a Oeste dos limites visualizados pela política de Lisboa.

Nas cercanias de Vila Bela, o traçado da linha alcançara Casalvasco, às margens do Rio Barbados [1783]. O povoado integrava-se à defesa territorial, fixando-se como ponto de convergência para os colonos dispersos naquelas terras, anteriormente castelhanas.

Em 1790, deixava Vila Bela o Capitão-General. A profícua gestão alcançou todos os setores da administração. Preocupou-se com a saúde e a justiça, quando criou a primeira junta. Fomentou a agricultura, desenvolveu o comércio e as finanças e modernizou a área urbana da capital. Implementou a ocupação e o povoamento do território, protegendo os habitantes contra os índios hostis e regulando o abastecimento dos povoados.

Homem de acurada formação científica, aplicou-se ao conhecimento da fauna e da flora do Oeste, cujas coleções ainda se conservam na Casa da Ínsua, em Portugal. No quadro do memorável governo de Luís de Albuquerque, entre as admiráveis realizações que se registram, sobreleva-se a obra maior da consolidação da Fronteira Ocidental, cujo marco mais expressivo é o Forte Príncipe da Beira. (ARAÚJO)

Real Forte do Príncipe da Beira

A maioria dos turistas que visitam o Real Forte do Príncipe da Beira ficam perplexos diante da grandiosidade de uma edificação isolada, aparentemente perdida naqueles "*ermos sem fim*". Por isso mesmo, fizemos questão de contextualizar sua construção, expondo nos capítulos anteriores o momento histórico em que a Fortaleza foi construída permitindo, então, ao leitor aquilatar não só sua importância estratégica mas, sobretudo, a ancestral obstinação de uma raça de titãs que se lançou a um empreendimento tão magnífico. Nossos irmãos lusitanos estenderam nossas fronteiras para Oeste com muita coragem, suor, sangue e determinação lançando, no longínquo pretérito, em terras brasileiras, nos mais desertos rincões, as pedras angulares que hoje sustentam os alicerces de nossa tão vilipendiada soberania.

Missão de Santa Rosa

> Em 1743, o Padre Atanásio Teodori, S.J., fundou, na margem direita do Rio Guaporé, a Missão de Santa Rosa, onde aldeou grande número de tribos indígenas. Era essa uma missão espanhola. Em 1750, com o Tratado de Madrid, pelo qual se estabelecia a fronteira entre a América Espanhola e o Estado do Brasil, aquela missão espanhola de Santa Rosa passou a ficar em território do Mato Grosso. (FERREIRA, 1961)

Logo após a assinatura do Tratado de Madri, as autoridades portuguesas procuraram legitimar a posse dos novos espaços territoriais acordados e, para isso, trataram de ampliar sua ocupação fundando Vila Bela da Santíssima Trindade na recém criada Capitania de

Mato Grosso (09.05.1748) e abrindo oficialmente as comunicações das minas de ouro do Mato Grosso com o Grão Pará pelo Rio Madeira, em 1752.

Os portugueses adotavam, progressivamente, medidas estratégicas preocupados com a existência, na margem direita do Rio Guaporé, de três Missões jesuíticas espanholas, as Missões de Santa Rosa, São Miguel e São Simão. A presença ostensiva dos espanhóis poderia fazer com que estes viessem a reclamar a posse das duas margens do Rio Guaporé, inviabilizando a rota comercial do Madeira até as ricas minas da Capitania Mato Grosso e impossibilitando que esta recebesse apoio militar vindo do Grão Pará.

D. Antônio Rolim de Moura Tavares

O primeiro Governador e Capitão-General da Capitania do Mato Grosso, Antônio Rolim de Moura Tavares, foi nomeado por patente dada em Lisboa, a 25.09.1748, no mesmo ano da criação da Capitania, criada pelo Alvará de 08.05.1748, embora só tenha chegado à região em 07.01.1751 e tomado posse na Vila de Cuiabá na mesma data. Rolim de Moura permaneceu em Cuiabá até novembro cuidando dos arranjos administrativos necessários para cumprir à risca as "*Instruções dadas pela Rainha ao Governador da Capitania de Mato Grosso D. Antônio Rolim de Moura, em 19.01.1749*". A Rainha Mariana Vitória Bourbon (Regente de D. João V, mulher de D. José I e filha de Filipe V de Espanha) determinou que o Governador mantivesse, a qualquer custo, a ocupação da margem direita do Rio Guaporé, ameaçada por incursões espanholas e indígenas, oriundas das Missões jesuíticas ali instaladas desde 1743.

Instruções da Rainha Mariana Vitória Bourbon

Estas Instruções foram publicadas em 1892, no Tomo LV, da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Virgílio Corrêa Filho comenta:

> Quem as ler verificará a importância que a Metrópole atribuía à "*Chave do Sertão do Brasil*", onde fatores de ordem política, mais poderosos do que os econômicos, apressaram a organização da nova entidade administrativa.
>
> De feito, no coordenar as energias étnicas dos seus súditos, que se dispersavam pelos sertões afora, e as opor, regularmente enfeixadas e dirigidas, feito dique intransponível, à onda castelhana, que experimentava espraiar-se pelo Vale Guaporeano ([440]), a Coroa portuguesa apenas obedecia à premência incoercível dos agentes locais: não havia como contrariá-los sem incorrer em grave cinca ([441]).
>
> Predestinada à luta, a Capitania remota nasceu da necessidade de eficiente escudo, ante o qual se chofrassem ([442]) os golpes dos Missionários, que os Vice-Reis do Peru incitavam a arremetida. São expressivas, neste particular, algumas passagens das "*Instruções*" a Rolim de Moura, afinadas todas por este pensamento:
>
>> deveis não só defender as terras que os meus vassalos tiverem descoberto e ocupado e impedir que os espanhóis se não adiantem para a nossa parte; mas promover os descobrimentos e apossar do que puderdes se não estiver já ocupado pelos espanhóis. (FILHO, 1892)

[440] Vale Guaporeano: Bacia do Guaporé.
[441] Cinca: erro.
[442] Chofrassem: chocassem.

INSTRUÇÕES DADAS PELA

Rainha ao Governador da Capitania de Mato Grosso

D. Antônio Rolim de Moura

Em 19 de janeiro de 1749

D. Antônio Rolim de Moura, amigo, Governador e Capitão-General da Capitania de Mato Grosso, considerando a demasiada extensão da Capitania Geral, que se chamava de São Paulo, e a dificuldade que se experimentava para que um Governador acudisse a tempo com as providências necessárias a países tão dilatados, tive por conveniente dividir a dita Capitania Geral em três partes:

– das quais a mais próxima ao Mar e daí até o Rio-Grande ou Paraná formasse um Governo subalterno ao do Rio de Janeiro, como são os mais daquela costa;

– e desde o dito Paraná até o Rio Guaporé, que deságua no do Amazonas, fui servida criar uma Capitania Geral com o nome de Mato Grosso,

– e nas terras que medeiam entre este Governo e o das Minas Gerais outra Capitania Geral chamada de Goiás.

E como o Governo de Mato Grosso pela grande distância em que fica pela sua situação confinante com as Províncias do Peru, e por muitas outras circunstâncias requeria ser administrada por pessoa de grande zelo e prudência, houve por bem escolher-vos para a irdes estabelecer, esperando que em tudo sabereis completamente desempenhar a minha expectação ([443]).

[443]Expectação: expectativa.

§1. Suposto entre os Distritos de que se compõe aquela Capitania Geral, seja a de Cuiabá a que presentemente se ache mais povoada, contudo entendendo que no Mato Grosso se requer a maior vigilância por causa da vizinhança que tem, houve por bem determinar que a cabeça do Governo se pusesse no mesmo Distrito de Mato Grosso, no qual fareis a vossa mais costumada residência. Mas será conveniente que também algumas vezes vades ao Cuiabá, e a outras minas do mesmo Governo, quando o pedir o bem de meu serviço e a utilidade dos moradores.

§2. Por se ter entendido que Mato Grosso é a chave e o propugnáculo ([444]) do sertão do Brasil pela parte do Peru, e quanto é importante por esta causa que naquele Distrito se faça população numerosa, e haja forças bastantes a conservar os confinantes em respeito, ordenei se fundasse naquela paragem uma Vila, e concedi diversos privilégios e isenções para convidar a gente que ali quisesse ir estabelecer-se, e que, para decência do Governo e pronta execução das Ordens, se levantasse uma Companhia de Dragões, e ultimamente determinei se erigisse Juiz de Fora no mesmo Distrito. Encomendo-vos que, depois que a ele chegardes, considereis, e me façais presente quais outras providências serão próprias para o fim proposto de segmentar e fortalecer a Povoação daquele território.

§3. Pelo que toca à fundação da Vila, é factível que, sem mais atenção que ao lugar frequentemente mais frequentado, a tenham posto no Arraial de São Francisco Xavier, o qual consta ser muito

[444] Propugnáculo: bastião.

doentio. E como de nenhuma sorte convém que a residência principal do Governo tenha um defeito tão essencial, vos recomendo que, examinando os sítios daquele Distrito, onde bem possa colocar-se a Vila, escolhais o mais próprio para a sua estabilidade, e o mais cômodo pelas suas circunstâncias, atendendo a que o lugar seja <u>defensável</u>, e quanto for possível <u>vizinho</u> <u>ao</u> <u>Rio</u> <u>Guaporé</u>, ou a algum outro navegável que nele deságue para lograr as comodidades da <u>navegação</u> e da <u>pesca</u>.

E ainda que a Vila se ache já fundada no dito Arraial, ou em outra parte menos cômoda, deixo à vossa eleição mudá-la para o sítio que for mais a propósito. Tereis também cuidado de mandar traçar as <u>ruas</u> <u>direitas</u> e <u>largas</u>, o mais que vos parecer conveniente, para que a mesma Vila desde o seu princípio se estabeleça com boa direção.

§ 4. Quanto aos privilégios e isenções que tenho concedido, considereis se poderão sem inconveniente acrescentar a alguns outros que contribuam, a convidar moradores e mineiros para irem povoar aquele território.

§ 5. No que pertence aos Soldados Dragões, como até o presente são raros, e mui custosos os cavalos no Distrito do vosso Governo, fareis por ora servir os ditos Dragões a pé. Mas encomendo-vos que promovais com atividade as criações de cavalos e gado, animando os criadores pelos meios que vos parecerem convenientes. E quando se puserem os cavalos em preços moderados, mo fareis presente pelo Conselho Ultramarino para determinar-se de se montar a tropa, e apontareis a providência que convirá dar-se para o sustento dos cavalos.

§ 6. Quanto ao Juiz de Fora, me informareis com o vosso parecer se é mais conveniente que se ponha no Cuiabá, e que a Ouvidoria passe para Mato Grosso, ou que em ambas as partes haja Ouvidoria.

§ 7. Na sobredita Vila cabeça do Governo, é preciso se faça a casa para morada dos Governadores, e pelo muito que fio do vosso zelo e prudência, hei por bem que a mandeis levantar com aquela decência e comodidade que vos parecer necessária e bastante, atendendo ao remoto sertão em que fica situada a vossa residência. Para este efeito se vos entregará ordem minha direta ao Provedor da Fazenda para que assista com o dinheiro necessário a essa despesa.

§ 8. A proximidade em que está Mato Grosso das Missões espanholas dos Xiquitos e dos Moxos, e do Governo de Santa-Cruz de La Sierra, que é dependência do Peru, se faz preciso que em vós e em vossos sucessores haja a maior circunspecção para evitar toda a queixa e castigar toda a desordem que os súditos do vosso Governo cometerem contra os Espanhóis, e juntamente a maior vigilância para não consentir que os mesmos Espanhóis se adiantem para a nossa parte, ou cometam violência alguma contra os meus vassalos.

§ 9. Os Missionários de Espanha, em 1743, por emulação de que os mineiros de Mato Grosso descessem com canoas pelo Rio Guaporé, passaram da Missão de S. Miguel, que é uma dos Moxos sita na margem Ocidental do dito Rio, a fundar outra Aldeia na margem oposta com a invocação de S. Rosa, intentando por esta forma empossar-se da navegação daquele Rio e impedi-la aos meus vassalos, entre os

quais e os Espanhóis tem havido por esta causa altercações.

§10. A situação desta Aldeia de S. Rosa é tão sujeita a produzir contendas, consequência gravíssima, que em quanto não se faz amigavelmente a respeito dela alguma transação que as evite para o futuro. Ficando os limites das duas monarquias pelo Rio Guaporé, deveis pôr todo o cuidado para que ao menos não cresça o mal que dali pode resultar. Por detrás daquela Aldeia se descobriram ultimamente as minas dos Arinos, e em um Ribeirão que está antes de chegar a ela, na mesma margem Oriental, se tinha já há alguns anos feito outro descobrimento, e é provável que naquelas vizinhanças se vão achando minas diversas.

§11. Se os índios daquela Aldeia se alargarem a buscar ouro pelos contornos, é muito factível que se descubram, e que com isso se faça mais dificultosa a transação amigável, e se vão originando maiores discórdias entre os vassalos de uma e outra monarquia. Enquanto esta dependência se não ajusta com acerto de Madrid, o remédio que por ora deveis aplicar é persuadir moradores que vão situar-se no círculo daquela Aldeia, e não muitas léguas de distância, dando-lhes sesmarias para assim evitar que os índios da mesma Aldeia se alarguem nos seus contornos; e deveis defender eficazmente os "*sesmeiros*" de qualquer insulto e moléstia dos mesmos índios. Para este fim, e para o mais que poder ser necessário, fareis alistar em Ordenanças todos os moradores do vosso Governo, procurando que andem quanto for possível exercitados e disciplinados. Nomeareis pela primeira vez os Capitães e mais Oficiais das Companhias e os

Capitães-mores dos Distritos, de que dareis conta pelo Conselho Ultramarino para serem confirmados por mim, fazendo nas patentes menção desta ordem, e do número de agentes de que se compuserem os Corpos, que deve ser ao menos de 60 soldados em cada Companhia, e os Capitães-mores hão de ter ao menos seis Companhias à sua ordem. Pelo que toca aos provimentos que ocorrem depois dos primeiros, vos regulareis conforme as ordens emanadas pelo Conselho Ultramarino.

§12. Fareis frequentar, quanto for possível, a navegação e pesca do Rio Guaporé, para que não tome vigor com a negligência da nossa parte a pretensão em que têm entrado os Espanhóis de senhorear-se delas. A respeito da comunicação do Mato Grosso com o Pará, pelo Rio, que será o meio mais eficaz para destruir aquela preterição e para fortalecer as terras do vosso Governo, vereis pelas cópias que ordeno se vos entreguem, o que mandei avisar aos Governadores Gomes Freire de Andrade e Francisco Pedro de Mendonça Prejon.

§13. Pelo que se ordenou aos sobreditos, ficareis entendendo o que sou servida se observe nessa matéria e à vista das informações que enviareis para melhor conhecimento dela, resolverei o que tiver for mais conveniente ao meu serviço. Mas no caso que eu ao diante determine, que se franqueie a comunicação do Mato Grosso com o Pará, deveis ter cuidado em que não se abandone por isso o trânsito de causas, que ao presente se pratica do Cuiabá para São Paulo; pois por muitas e importantes razões convém conservar-se frequentado pelos meus vassalos aquele sertão. O Governo da Espanha tem grande ciúme de que da nossa parte se vendam

fazendas de contrabando aos seus súditos americanos, e assim a razão da boa vizinhança entre mim e El-Rei Católico pede que, neste particular, tenteis toda a vigilância para impedir aos moradores do vosso Governo todo o comércio de gêneros com os Espanhóis.

§14. O gentio Paiaguá, apesar de um ataque que já mandei fazer às suas Ilhas, se tem depois tornado a restabelecer, de sorte que continua a infestar a navegação dos comboieiros pelo Rio Paraguai. Aos Governadores de São Paulo se tinha ordenado mandassem fazer alguns bergantins armados com gente de ordenanças para castigar os insultos daqueles bárbaros, e segurar a navegação dos ditos comboios. Confio do vosso zelo atendais a preservar os navegantes e vizinhos do dito Rio do susto daquele gentio, e quando exaustos todos os meios de persuasão e de brandura, não possais conseguir que desista das suas hostilidades, procurareis eficazmente reduzi-los com castigo a viverem racionalmente. E se para isto necessitardes de alguma coisa que faltem naquele sertão, o avisareis pelo dito Conselho, para se darem as providências convenientes. Em todo o vasto país que medeia entre o Paraguai e o Paraná ou Rio-Grande se acha vivendo o gentio Caiapó, que é o mais bárbaro e alheio de toda a cultura e civilidade, que até agora se descobriu no Brasil. As contínuas hostilidades com que infesta os caminhos de São Paulo para Goiás e para o Cuiabá e até as mesmas povoações dos Goiases me obrigaram a mandar ultimamente se deliberasse, em uma Junta de Missões no Rio de Janeiro, se devia fazer-se-lhe guerra, conforme os meios, com que se haveria de executar no caso que se julgasse indispensável. O Governador Gomes

Freire de Andrade vos comunicará o último estado desta dependência, para que por vossa parte coopereis com ele, e com o Governador de Goiás no que se tiver assentado na dita Junta. E como um meio eficaz para afugentar e atemorizar estes bárbaros, é o de penetrarem os sertanejos pelas terras em que vive aquela nação, será conveniente que favoreçam todo o descobrimento de ouro que se intentar na serrania, que corre de Camapuan para o Norte. Nas terras que medeiam entre o Cuiabá e o Mato Grosso se encontrou há alguns anos a nação dos índios Parecis, mui próprios para domesticar-se, com muitos princípios de civilidade, e outras nações de que se poderiam ter formado Aldeias numerosas e úteis, e com sumo desprazer soube que os sertanejos do Cuiabá não só lhes destruíram as povoações, mas que totalmente têm dissipado os meus índios com tratamentos indignos de se praticarem por homens cristãos. Por serviço de Deus e meu e por obrigação da humanidade, deveis pôr o maior cuidado em que não se tornem a cometer semelhantes desordens, castigando severamente aos autores delas, e encarregando aos Ministros que pela sua parte emendem e reprimam rigorosamente tudo o que neste particular se houver feito ou ao diante se fizer contra as repetidas ordens que têm emanado nesta matéria.

§15. Pelo que toca aos índios das nações mansas, que se acham dispersos servindo aos moradores a título de administração, escolhereis sítios nas mesmas terras donde foram tirados, nas quais se possam conservar aldeados e os fareis recolher todos às Aldeias, tirando-os aos chamados administradores, e pedireis ao Provincial da Companhia de Jesus do

Brasil vos mande Missionários para lhes administrarem a Doutrina do Sacramento. Igualmente lhes pedireis para a administração de qualquer Aldeia ou nação que novamente se descubra, não consentindo que se dissipem os índios ou se tirem das suas naturalidades ou se lhes faça dano em violência alguma, antes se apliquem todos os meios de suavidade e indústria para os civilizar, doutrinar em tudo como pede a caridade cristã.

§16. Às Aldeias distribuireis de sesmarias as terras que vos parecerem necessárias para as suas culturas, conforme o povo que contiverem. Não consentireis que os índios sejam administrados por pessoas particulares e muito menos que sejam reduzidos a sujeição alguma, que tenha a mínima aparência de cativeiro, nem que, na administração econômica das Aldeias, se insira pessoa alguma fora os Missionários, nem que vão seculares a demorar-se nelas mais de três dias. E assim, a estes respeitos, como aos mais que pertencem aos governos de minas, fareis exaustissimamente observar o "*regímen*" e ordens que têm emanado tocante a elas.

E deveis estar na inteligência que tenho ordenado se deem de côngrua ([445]) da minha fazenda a cada Missionário das Aldeias 40.000 réis por ano. E pelo que pertence à ereção e guisamento ([446]) das igrejas das mesmas Aldeias, dareis interinamente as providências mais necessárias e, quanto ao mais, informareis pelo Conselho Ultramarino da ajuda, com que será conveniente que eu mande assistir.

---

[445] Côngrua: taxa paga ao pároco para o seu sustento.
[446] Guisamento: utensílios e alfaias dos ofícios.

§17. Por falta de conhecimento bastante dos sertões, não tenho determinado até agora os limites do Governo de Mato Grosso, mais que pela banda do Rio Grande. A respeito das outras partes, portanto, confinantes com os governos de Goiás e do Pará, procurareis todas as informações que vos for possível alcançar e mas fareis presentes, enviando juntamente Mapas do terreno para que se resolva por onde devem ficar os confins, assim do Governo secular como das Prelazias e das Judicaturas. Pelo que toca aos confins do vosso Governo pela parte do Peru, atualmente estão entabuladas algumas negociações para as regular amigavelmente. Enquanto, porém, tratado definitivo sobre esta matéria não chega a concluir-se, é bom que vades prevenido a respeito das queixas que talvez vos fará o Governador de Santa-Cruz de La Sierra, ou o Presidente de Chuquisaca, e deveis estar na inteligência que na matéria destes confins, não há razão que deva fazer escrúpulo do excesso da nossa parte, antes ao contrário.

Porque suposto entre esta Coroa e a de Castela se fizesse no ano de 1491 uma Convenção em Tordesilhas, em que se assentou que, imaginado uma linha meridiana a 370 léguas ao Poente das ilhas do Cabo Verde, todas as conquistas destas linhas para o Oriente pertencessem a Portugal e as que ficassem para o Ocidente da mesma linha tocassem à Espanha, não posso, contudo, considerar-me obrigada a conter o limite da minha conquista no da dita linha. Primeiramente porque devendo, em consequência, da dita convenção, pertencer a cada uma das Coroas 180 graus meridianos, se acha pelo contrário que do termo da dita linha contando para o Poente até a extremidade e domínio espanhol no Mar da

Ásia e Ilhas Filipinas, ocuparia aquela Coroa mais de 13 graus além de 180, que pela dita Convenção lhe toca. E como o espaço que importam os 13 graus é muito maior do que os meus vassalos têm talvez ocupado além da dita linha no sertão do Rio das Amazonas e no Mato Grosso, segue-se que ainda falta muito para ficar compensada a minha conquista do que os Espanhóis têm excedido no seu hemisfério. Em segundo lugar porque, tendo o Imperador Carlos V, pela convenção feita em Saragoça, em 1523, vendido a esta Coroa, tudo o que a Espanha pudesse pretender desde as Ilhas das Velas para o Poente, prometendo que seus vassalos não navegariam mais além daquelas ilhas, e se por acaso passassem ao Ocidente delas, e aí descobrissem algumas terras, as entregaria logo a Portugal, sem embargo deste contrato, foram os Espanhóis depois estabelecer-se nas Filipinas, donde resulta um novo título para eu pretender a compensação destas Ilhas.

§17. Supostos estes fundamentos da justiça da minha Coroa, deveis não só defender as terras que os meus vassalos tiverem descoberto e ocupado e impedir que os Espanhóis se não adiantem para a nossa parte; mas promover os descobrimentos e apossar-vos do que puderdes e não estiver já ocupado pelos Espanhóis, evitando quanto for possível não só toda violência, mas ainda a ocasião de dissabor pelo que toca às novas ocupações. E no caso que algum dos Governadores espanhóis vos faça instâncias ou protestos a este respeito, respondereis que, sobre semelhantes questões, se não pode tomar acordo entre vós, mas entre as duas Cortes, por onde cada qual de vós deve mandar as suas representações.

§18. Perto da Vila do Cuiabá há uma campanha alta chamada do Jassé, em que se afirma haver uma extraordinária abundância de ouro, que não pode aproveitar-se por falta de água para as lavagens. O povo do Cuiabá se empreendeu à sua custa trazer este efeito de grande distância um Ribeirão, e gastando nesta empresa um grosso cabedal ([447]) teve a infelicidade de tomar tão mal as medidas a que no fim do trabalho se reconheceu que faltava muita altura para chegar a água onde era necessário. E como sou informada de que, da condução desta água podem resultar avultadas conveniências, assim à minha fazenda como à dos meus vassalos: Hei por bem que, averiguado com a certeza possível, se a água pode chegar à altura competente, e fazendo examinar os defeitos do canal precedente, quando vos pareça factível a obra por meio da contribuição do povo, animareis a isso, sem porém usar de constrangimento algum; e se entenderdes que não bastarão as faculdades dos moradores para o fim desejado, me avisareis logo, apontando a assistência com que será conveniente contribua a minha fazenda e o mais favor que vos parecer será eficaz para conseguir-se o intento.

§19. Tem procedido grandes inconvenientes e embaraços da frequentação que apesar de todas as proibições, se foi praticando furtivamente das minas de diamantes que existem no Goiás. E suposto ultimamente dei providência que pareceu mais própria para se atalhar, resta o receio de que o mesmo dano se renove no Cuiabá, por haver notícia e terem aparecido amostras de diamantes, que se acham no Rio Coxipó nos contornos daquela

[447] Cabedal: recurso.

Vila. Pelo que vos recomendo a maior vigilância possível em proibição toda a busca de diamantes naquela e em qualquer outra paragem do vosso Governo, e castigareis severamente toda pessoa que vos constar se ocupa em buscá-los, ordenando debaixo das penas que vos parecer que, se alguma pessoa trabalhando em outro ministério descobrir por acaso algum diamante, o traga ou mande à vossa presença para o remeter a esta Corte, onde mandarei dar ao dono dele o que for justo, para que não faça comércio deste gênero fora da caixa do contrato.

§20. Muitas outras coisas se oferecerão à vista do país, que não é possível ocorrerem de longe para se lhes dar providência nestas instruções, mas fio da vossa providência e zelo que em todas sabereis tomar acordo tão conveniente ao meu serviço que tenha muito que louvar-vos. [...]

Escrita em Lisboa a 19 de janeiro de 1749.

Rainha Mariana Vitória Bourbon

Marco Antônio de Azeredo Coutinho.

Instrução que V. M. é servida mandar a D. Antônio Rolim de Moura, nomeado Governador e Capitão-General de Mato Grosso, cujo Governo vai criar na forma que acima se declara.

Para Vossa Majestade ver.

Manoel Ignácio de Lemos a fez. (BOURBON)

Francisco Xavier Mendonça de Furtado

No dia de 20.01.1752, preocupado com as Aldeias espanholas na margem Oriental do Guaporé, Francisco Xavier Mendonça Furtado, Governador do

Pará, indica, em Carta, ao Sr. Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, os locais onde deveriam ser construídas as três Fortificações:

> Pelo que respeita às povoações que se devem fazer naquele caminho, todos concordam em que se deve fazer uma junto à primeira Cachoeira do Rio da Madeira, aonde os passageiros achem mantimentos, e umas que chamam Ubás para passarem para cima, e finalmente para lhe facilitar todo o meio de fazerem esta larga jornada.
>
> A segunda no Rio Aporé ([448]), meia légua acima da Aldeia de São Simão e esta me parece que devia ser logo, e se lhe devia fazer algum gênero de Fortificação.
>
> A terceira no mesmo Rio, ou defronte ou no fim da Ilha Comprida, porque me consta que as terras são melhores, não só para cultura, mas por ora as mais próprias para segurarmos as nossas Conquistas e fazermos conter aos Castelhanos, para que não se adiantem, sem que eles, nem aparentemente, tenham razão justa de queixa. (REIS, 1948)

No dia 09.11.1752, Francisco Xavier Mendonça de Furtado enviou ao seu irmão Sebastião José de Carvalho e Mello, o Marquês de Pombal, uma Carta destacando a preocupação com as tropas da Comissão de Demarcação:

> A tropa que subir pelo Madeira e Guaporé deve ser poderosa, porque os Padres têm três Aldeias que devem ceder-nos, e a de Santa Rosa é considerável, pois me afirmam que tem muita gente de armas, e chegam até o ponto de me dizerem que passam de três mil arcos.

---

[448] Aporé: Guaporé.

> Para todo o sucedido, me parecia que, para dar calor às tropas, deveriam ir também naquele corpo de gente duas pecinhas ([449]) do novo intento, para rebater qualquer desobediência ou insulto que estes Padres queiram fazer; e se apresentar ocasião, creio que as duas peças farão um excelente efeito, e que farão horror a estes bárbaros, que nenhum parará diante delas. (RIHGB, 1962)

A Guarda de Santa Rosa Velha

Mendonça Furtado determina a Rolim de Moura que tão logo os Missionários desocupem as Missões jesuíticas de Santa Rosa, São Miguel e São Simão na margem Oriental do Rio Guaporé, estas sejam ocupadas pelos portugueses, evitando que os espanhóis voltem a ocupá-las.

O Capitão-General Antônio Rolim de Moura Tavares desce, então, o Rio Guaporé e desaloja a missão espanhola de Santa Rosa ali instalando uma Fortificação a que deu o nome de Guarda de Santa Rosa, em 1753.

> Com facilidade, D. Rolim faz com que a Missão espanhola deixe Santa Rosa. Os Jesuítas, a serviço da Coroa de Espanha, passam para a margem esquerda do Rio Guaporé, e aí fundam uma nova Missão, a cerca de 100 km acima da confluência desse curso d'água com o Rio Mamoré, e a cerca de uma hora, Rio abaixo, da antiga Missão de Santa Rosa. Assim, pois, passaram a existir duas Santas Rosas:
>
> 1° Santa Rosa Nova, missão na margem esquerda do Rio Guaporé;

[449] Pecinhas: pequenas peças de artilharia.

2° Santa Rosa Velha, na margem direita, simples local abandonado por aquela Missão espanhola.

Em Santa Rosa Velha, D. Antônio Rolim de Moura Tavares, para assegurar a sua posse, estabeleceu um aldeamento de índios, entrincheirando o local com uma paliçada.

A essa Fortificação improvisada, D. Antônio Rolim deu o nome de "*Guarda de Santa Rosa Velha*". (FERREIRA, 1961)

Em Carta endereçada a Mendonça Furtado, datada de 14.02.1755, Rolim de Moura informa que, na Missão de Santa Rosa, haviam arrancado as portas para serem aproveitadas na nova Missão homônima do lado Ocidental do Guaporé e que, em São Miguel, as casas dos índios tinham sido queimadas, contrariando o acordado no Tratado de Madri.

Para Rolim de Moura, tal ação tinha o:

pretexto de lhe evitar tornarem para eles. Como eles ainda não tinham obrigação de largarem as terras, e o fizeram sem isso o que não é pequeno benefício, não quis questionar este ponto por lhe não embaraçar a saída, mas sempre faço a Vossa Excelência ciente disto para que use desta notícia, como lhe parecer útil.

O historiador Robert Southey faz o seguinte comentário a respeito da retirada dos Padres espanhóis das Missões localizadas em território brasileiro:

A dia e meio de jornada abaixo deste ponto, erguia-se a redução espanhola de São Miguel, e a meio caminho entre esta missão e a junção do Guaporé com o Mamoré [a três dias de distância de cada

lado], via-se também sobre a margem direita a redução de Santa Rosa. Tendo o Tratado de Limites declarado que fosse este Rio a linha divisória, deviam os estabelecimentos sobre a margem direita ser entregues tais quais se achavam, podendo os moradores retirar-se e perder o que era seu, ou deixar-se ficar, à sua livre escolha, prestando preito à Coroa de Portugal. Nesta estipulação nem dureza nem injustiça havia.

Eram tão recentes os aldeamentos que os abandonando não perdiam grande coisa os moradores, nem os índios votavam, como os Guaranis, ódio hereditário aos portugueses, sendo-lhes, portanto, indiferente que os amansasse e civilizasse um ou outro povo.

Não entenderam, porém, os Jesuítas dever deixar a escolha aos seus discípulos, e com culpável infração do Tratado, obrigou o Reitor de São Miguel, o P. Francisco Traiva, o seu rebanho a emigrar, *queimando o lugar que abandonava*, e *outro tanto fez em Santa Rosa* o Padre Nicolas de Medinila.

Assim tendia o Tratado mais para agravar do que para sanar a má vontade que sobre esta fronteira se tinham as duas nações. (SOUTHEY)

Destacamento de Pedras Negras

D. Antônio Rolim, em resposta à incursão promovida pelo Padre Jesuíta espanhol Raimundo Laines, com objetivo de buscar nativos e colher cacau, resolve estabelecer um Posto Militar em Pedras Negras, 200 km a montante de Santa Rosa, e do Rio São Simão, militarizando o Rio Guaporé, a fim de neutralizar as ações dos espanhóis e impedir o estabelecimento deles em território português.

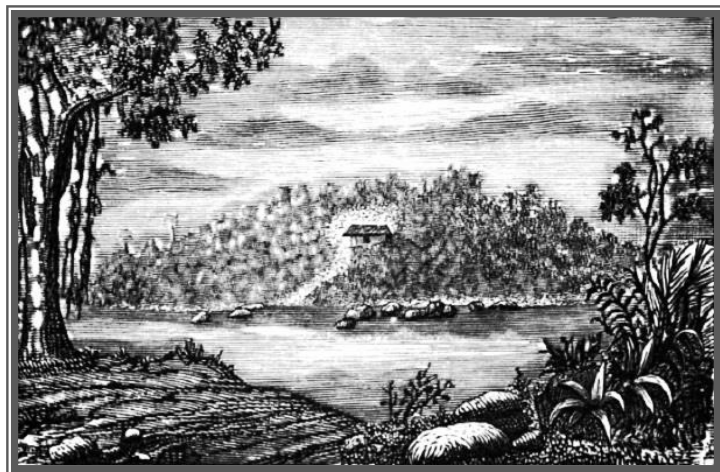



Imagem 40 – Pedras Negras (Fonseca)

> Azambuja mandou intimar o Reitor de S. Simão, Frei Raimundo Laines, que mais não tornasse a violar assim a fronteira portuguesa e, para dar mais peso a esta proibição, postou uma força pequena no Sítio, desde então chamado Destacamento das Pedras, ficando este lugar a umas seis horas de viagem acima da Boca do Rio, sobre que estava S. Simão. Reputando nova invasão esta medida, escreveram os Jesuítas ao Governador que retirasse a sua gente do que afirmavam ser território espanhol. Receando não fossem os Padres tentar à força o que ele por bem não estava disposto a conceder-lhes, embarcou Azambuja em Vila Bela com cerca de quarenta homens a reconhecer em pessoa o País e dar as providências que lhe parecessem necessárias para garantir os direitos de Portugal. (SOUTHEY)

Rolim de Moura destacou para comandar o Destacamento de Pedras Negras o Cabo de Esquadra de Dragões Marcelino Rodrigues Camponês, 7 soldados dragões, 4 pedestres e cativos remeiros-carregadores, equipou 2 canoas de guerra, armadas com 2 pequenas peças de artilharia, bacamartes e farta munição.

As medidas defensivas adotadas contiveram, momentaneamente, as investidas dos castelhanos. Rolim de Moura, em Carta datada de 02.07.1758, endereçada ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informava que os Padres espanhóis, ultimamente, estavam respeitando as fronteiras lusas:

> Nas últimas ([450]) que escrevi a Vossa Excelência, lhe dizia como os Padres espanhóis não haviam passado mais a nossa banda, mas havia protestado não passar; o que tem observado à risca; [...]

Rolim de Moura, considerando que os espanhóis, aparentemente, estavam respeitando os limites acordados pelo Tratado de Madri, suprimiu o Destacamento das Pedras Negras. O Dr. João Severiano da Fonseca relata na "*Viagem ao Redor do Brasil, 1875 – 1878*", Volume 2, sua passagem pelo Destacamento de Pedras Negras, nos idos de 27.09.1877

CAPITULO II

> No dia 27 de setembro (1877), quinta-feira, indo às 04h00, fundeamos às 07h30 no Porto do Destacamento das Pedras Negras, que deve o nome a um amontoado de enormes blocos e penedos que atravancam em parte o leito do Rio, mormente junto à margem direita; guardas avançadas de um espigão da Cordilheira dos Parecia, que aí vem morrer.
>
> Mudado para aí o Destacamento que existia na Missão de São José, cuja denominação foi por Luiz Pinto mudada para Palmelas, ficou também conhecido por este nome, que hoje guarda somente uma

[450] Últimas: Últimas Cartas.

tribo de índios, há poucos anos encontrada nas suas vizinhanças.

O Destacamento foi para aqui removido para manter em respeito às Missões castelhanas de São Simão e São Martinho, isso por volta do ano de 1758: o Sítio das Pedras Negras era então habitação do licenciado João Baptista André, e passava por ter sido o terceiro Povoado do Rio, sendo os primeiros Vila Bela e Cubatão, o que, entretanto, é controverso, por nenhuma notícia aparecer sobre ele por ocasião da primeira descida de Rolim de Moura à Santa Rosa.

Da segunda, já viu-se que, em 1760, dele conduziu gente para este Fortim.

Encontramos o Destacamento composto apenas de um Sargento e dois soldados; aquele com uma mulher e uma filha de quatorze anos, de agradável aparência, e vivendo, segundo declarou-nos, em contínuo sobressalto e na impossibilidade de arredar pé de casa sem a família, no receio em que está de um desacato dos seus comandados, que, moços e solteiros, e aí degredados há anos, já têm por vezes, levados pelas exigências da natureza, manifestado intentos concupiscentes.

Não se pode conceber qual a razão da existência desses Destacamentos de dois e três homens em lugares tão afastados dos, já por si mui fracos, centros de população.

Como Postos Militares, não é com esse pessoal que se manterá o respeito e guardar-se-á o Rio, mormente quando alguns desses soldados marcham para tais destacamentos, como vemos em três dos degredados que conosco descem para o Forte do Príncipe, sem armas nem munições.

Se for simplesmente como meio de castigo que os mandam para esses serviços, é inegável que há outros, mais prontos e eficazes, quais as solitárias e penitenciárias. Em todo o caso, tal punição é desarrazoada, senão monstruosa.

Se há conveniência na continuação dessas guardas, instituídas pelo primeiro Capitão-General e por seus sucessores cuidadosamente conservadas para pontos de abastecimento dos navegantes, tanto como de vigilância do Rio, e ainda como núcleos de população; se há conveniência nisso, o que acredito, que sejam elas compostas de suficiente número de praças, mas casadas todas; e sejam-lhes dados os meios de aí poderem viver e progredir.

Para degredo já sobra o Forte do Príncipe; e estes Destacamentos do Cubatão e Pedras Negras, organizados assim, serão núcleos de futuras colônias e poderão, talvez, concorrer para o progresso da Província.

O local é agradável: alto de uns trinta e cinco metros, e mostra ainda vestígios de uma situação importante.

Tem uns setenta pés de laranjeiras, nesta ocasião carregadíssimas de frutos maduros e deliciosos; um limoeiro azedo, dois cafezeiros, bananais perdidos nas matas, etc., restos, tudo, da plantação de um século.

A indiferença e o desleixo dos governos andam aqui a par com o dos naturais: estes contentam-se, como de costume, com o que resta do que os antigos criaram; e nem ao menos por distração, já que nenhumas têm nesses enfadonhos desertos, plantam outros, curando do porvir. (FONSECA)

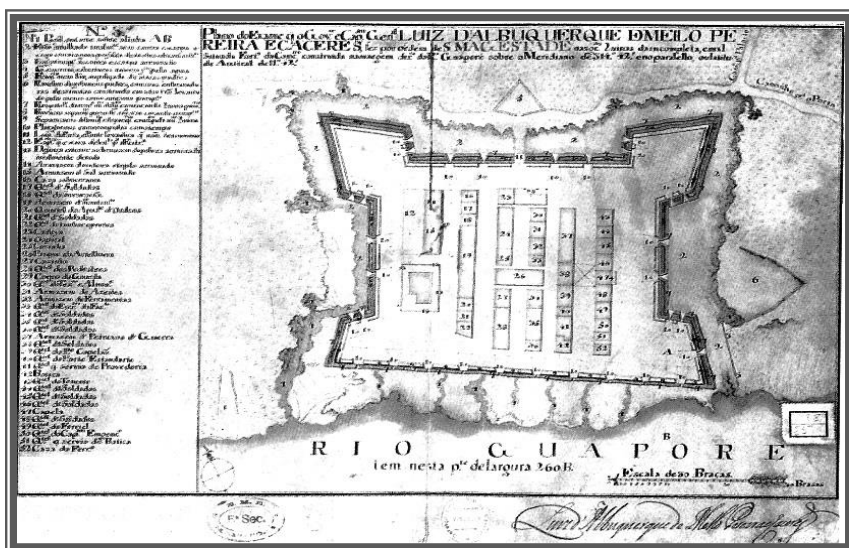



Imagem 41 – Fortaleza N. Sª. da Conceição (DGS)

Forte de Nossa Senhora da Conceição

Assim, a fundação, em 1760, do Forte Nossa Senhora da Conceição na faixa de fronteira, representou o primeiro passo do processo político de consolidação do governo luso no Extremo-Oeste da Colônia. É evidente que esse feito também provocou a forte reação dos Missionários e os intensos "ralhos castelhanos" no sentido de recuperar a posse antiga de "El Rei católico" na margem do Guaporé. (BRAZIL)

Em 1760, os espanhóis tentam recuperar a margem direita do Guaporé atacando e estabelecendo-se em Guarda de Santa Rosa Velha. Antônio Rolim parte de Vila Bela, a 06.02.1760, expulsa os espanhóis e toma posse, novamente, da terra. Rolim resolve, então, transferir a Fortificação dois quilômetros a jusante ([451]) onde existe um estreito canal nas corredeiras.

[451] Jusante: Rio abaixo.

O novo Fortim, com planta no formato pentagonal no sistema Vauban, empregando faxina ([452]) e barro, cercado por uma paliçada de madeira foi denominado Destacamento de Nossa Senhora da Conceição.

> Transforma a Guarda de Santa Rosa em Forte de Nossa Senhora da Conceição, com estacada; improvisa ágil flotilha no Rio Guaporé com "*pecinhas de artilharia*"; requisita as armas existentes em Cuiabá, e em rasgo de originalidade, afeiçoa ao novo meio os conhecimentos militares que trouxera da Europa. [...] E em honra à forte raça, que se caldeara ao Sol dos trópicos, cria o Corpo de Aventureiros. (FILHO)

> Nas vizinhas selvas se descobriu terreno roteado e plantado de fresco, não faltando outros indícios de tratarem os Jesuítas de reocupar o evacuado Posto [Santa Rosa]. Resolveu, pois, preveni-los o Governador, e tomando posse da terra com as formalidades do estilo, principiou a reparar e alargar a arruinada habitação dos Missionários, como quartel para a tropa. Depressa souberam disto os Jesuítas, escrevendo o Superior das Missões, e vindo em pessoa alguns Padres a sustentar o direito da Coroa de Espanha a estas terras, e protestar contra semelhante intrusão e usurpação.
>
> Em resposta, apelou Azambuja ([453]) para o Tratado ([454]): os mesmos Jesuítas, disse, se tinham retirado da margem direita em cumprimento dele, sobre nunca haverem tido direito para ali se estabelecerem, tendo muito antes de criadas as Missões percorrido aquele País os Portugueses, aos quais, pois pertencia por jus de descoberta.

---

[452] Faxina: feixes de ramos ou paus.
[453] Azambuja: Rolim de Moura.
[454] Tratado: Madri.

Mas à vista da disposição que tinham manifestado os Jesuítas primeiramente para frustrar a intenção, e agora para questionar o claro e explícito sentido de um Tratado solene, pareceu-lhe acertado refazer uma estacada, talvez primitivamente plantada para defesa tanto contra os Portugueses como contra os selvagens. Também de S. Rosa mudou para Nossa Senhora da Conceição o nome e invocação do lugar. Para uma simples Santa não era afronta ceder o passo à rainha dos anjos, e com a mudança ficaram encantados os soldados, sendo esta no Brasil a designação favorita para Nossa Senhora e tendo nela provavelmente fé o mesmo D. Antônio ([455]).

Demorou-se este dois meses, dirigindo e ativado as obras, e dormindo na sua canoa todo este tempo, depois voltou a Vila Bela deixando a comandar o Posto um oficial inferior com vinte homens de cavalo e dez infantes, um indivíduo designado como aventureiro, um Capelão, e número suficiente de negros para os trabalhos e serviço da guarnição.

Passando pelas Pedras, mandou de reforço para a Conceição toda a gente que ali estava, e enviou uma canoa armada pelo Rio abaixo a aguardar além da embocadura do Mamoré, outra que se esperava do Pará com munições, que não era prudente deixar sem escolta na forma que estavam as coisas. (SOUTHEY)

Don Alonso Verdugo, Governador de Santa Cruz, foi pessoalmente até a Fortaleza Nossa Senhora da Conceição protestar contra a ocupação da região pelos portugueses, sem que os respectivos Comissários da "*Comissão marcadora dos Limites*" a tivessem sancionado.

[455] D. Antônio: D. Antônio Rolim de Moura Tavares.

Como na oportunidade Rolim de Moura se encontrasse em Vila Bela, Don Alonso Verdugo enviou, para encontrá-lo, seu emissário, o Mestre de Campo, José Nunes Cornejo, que lá chegou em 01.11.1760, onde foi recebido com toda a pompa pelo Governador Rolim de Moura. Rolim de Moura respondeu ao emissário de Don Alonso que o Tratado de Madri acordara que o lado Oriental do Rio Guaporé era território português, sendo, portanto, desnecessária a confirmação por parte dos Comissários da Demarcação. Don Alonso Verdugo insiste e envia, novamente, em novembro de 1761, novos emissários: D. José Franco e o Capitão José de Mansanilla, desta feita protestando mais veementemente e aventando a possibilidade de enfrentamento.

> Uns cinco meses depois da sua volta, soube Azambuja ([456]) ser o Governador de Santa Cruz de La Sierra D. Alonso de Verdugo, acompanhado de alguns oficiais e soldados chegado à Conceição para conferenciar com ele, mandando por não o haver encontrado ali o Mestre de Campo D. Joseph Nunes Cornejo a Vila Bela. Foi este oficial recebido com a cerimoniosa cortesia da diplomacia europeia, visitando-o Azambuja nos seus aposentos, acompanhando à Igreja a ouvir Missa, dando-lhe um jantar público no palácio, e oferecendo-lhe à noite um baile de máscaras e uma ceia.
>
> Mas assim que o Espanhol apresentou um protesto contra a ocupação do território de S. Rosa, sobre fundamento de pertencer à Espanha até a chegada dos Comissários da Demarcação, entregou-lhe Azambuja um contramemorial, sustentando ter cessado o direito dos Espanhóis no momento de

[456] Azambuja: Rolim de Moura.

> assinar-se o Tratado ([457]), havendo eles mesmos reconhecido isto com a sua retirada da margem direita, sobre pertencer o terreno aos Portugueses pelo primitivo jus de descoberta. Doze meses se passarão, até que do Governador de Santa Cruz chegou segundo protesto, que obteve igual resposta. Nenhuma ideia tinha Azambuja de que pudesse vir o Tratado a ser anulado, e ainda menos podia recear rompimento entre as duas Coroas, mas os Jesuítas falavam em reivindicar os direitos da Espanha se continuassem as representações a ser desprezadas; constava que fundiam eles artilharia nas Reduções, e embora os Portugueses pouco temessem estas peças, dizendo que haviam de ser os índios bem tacanhos artilheiros, e pouco melhores os homens de S. Cruz, caso também saíssem a campo, julgou o Governador do seu dever precaver-se contra o perigo. (SOUTHEY)

Preocupado com a possibilidade de um conflito iminente, Rolim de Moura solicitou reforços ao Capitão-General do Pará Manoel Bernardo de Melo e Castro. Em fevereiro de 1762, Rolim de Moura, depois de receber de Melo e Castro um reforço de 30 militares e munição do Pará, transformou o Destacamento de Conceição em Forte Nossa Senhora da Conceição. Rolim de Moura, depois de ter sido informado da fundição de peças de artilharia na missão espanhola de São Pedro e a intensa movimentação de embarcações no Rio Guaporé, resolveu organizar em agosto de 1762, uma Expedição ao Forte Nossa Senhora da Conceição. A Expedição partiu de Vila Bela, em 25.08.1762, chegando ao seu destino em 13.09.1762. Dois anos depois de sua criação, o Forte contava com um efetivo de 133 homens.

---

[457] Tratado: Madri.

Mandou, pois, para Conceição quantos soldados pôde dispensar da escassa guarnição de Mato Grosso, requisitando do Governador do Pará trinta infantes e algumas munições de guerra. Não era sem motivo que assim se mostravam ansiosos os Jesuítas de desalojar da sua vizinhança os Portugueses. Por mais fácil que fosse a vida dos índios nas Reduções, onde abundantemente se lhes supriam todas as necessidades, sem que jamais tivessem de cuidar em si nem no dia de amanhã, o amor da mudança, o desejo da novidade, e talvez um enfado da disciplina moral, debaixo da qual viviam, e da perpétua inspeção a que estavam sujeitos, faziam-nos desertar aos bandos para a guarnição, onde o Capelão os tomava ao seu cuidado espiritual e o Governo ao seu serviço. Não se teria desta forma acoroçoado ([458]) a deserção, se os Portugueses não houvessem tido por coisa mui justa usar destas represálias contra os Jesuítas, que tinham tirado os naturais da margem direita.

Em agosto do ano seguinte [1762], foi Azambuja visitar a guarnição. Compunha-se ela, depois de todos os seus esforços, de 7 oficiais, 34 praças de cavalaria, 21 infantes, 6 aventureiros e 65 negros. Deu-se o Governador o maior trabalho em disciplinar esta gente. Traçou-se um Forte pentagonal, mas não foi possível construir-se antes de concluídos os quartéis. Para prevenir todo perigo de surpresa, montou-se uma guarda regular na estacada como em tempo de guerra, e canoas de vigia rondavam o Rio para baixo do Forte até à Foz do Mamoré, e para cima até à do Baurés. Em fevereiro de 1763, chegou do Pará um reforço de 26 homens, mal providos de tudo, mas o todo compunha agora uma força não para desprezar-se, atento o lugar em que se reunira, e a espécie de hostilidades que se receavam. (SOUTHEY)

[458] Acoroçoado: incitado.

A Guerra dos Sete Anos ultrapassou as fronteiras europeias e exacerbou os conflitos na América. Os espanhóis concentraram suas tropas tentando recuperar as antigas Missões à margem direita do Guaporé. O efetivo das tropas portuguesas no Forte Nossa Senhora Conceição era, agora, de 260 homens, formados por uma Companhia de Dragões e Sertanistas. Rolim de Moura ampliou sua força com mais dois Corpos de Voluntários compostos de companhias de pedestres ([459]) e aventureiros ([460]).

Em abril, os espanhóis começaram a agrupar suas forças na Barra do Rio Itonamas. O Sargento de Infantaria Pedro de Figueiredo de Vasconcelos, enviado por Rolim de Moura para avaliar o poder espanhol, informou que existiam aproximadamente 800 homens, grande quantidade de armas, munições e peças de artilharia. No dia 16.04.1763, os castelhanos receberam reforço de 40 canoas, mais homens e apetrechos de guerra. As tropas espanholas, agora em torno de 1.200 homens (alguns autores estimam em 5.000), iniciaram simulações de assalto ao Forte N. Sª. da Conceição. Rolim, novamente, pediu reforço ao Governador do Pará.

---

[459] Companhias de Pedestres: eram formadas por bastardos (filhos de brancos com índios), mulatos (filhos de brancos com negros) e caborés ou caburés (filhos de negros com índios), preferidos por serem excelentes rastejadores. Geralmente andavam descalços e usavam como armamento uma espingarda sem baioneta, uma bolsa e uma faca de caça.

[460] Companhias de Aventureiros: "*Os soldados que eu chamo Aventureiros são vários sertanistas que havia por este Rio, e que antes da minha chegada ao Mato Grosso viviam de fazer entradas ao sertão e buscar gentio; e outros serviam aos Padres castelhanos na mesma diligência, ou de outros misteres nas Aldeias. A estes mandei assentar praça com o título de Aventureiros, dando-lhes o soldo de Dragões sem farda*". (Carta de Rolim, de 30.09.1762).

Umas três semanas depois, trouxe a canoa de vigia aviso de se terem visto vestígios de grande e recente acampamento perto da embocadura do Mamoré; nada mais se descobriu, apesar de visitado por vezes o sítio, até princípios de abril, em que começaram as inundações, mas era claro ter tido lugar algum movimento considerável cumprindo continuar a vigiar. Por este tempo, nada mais tinha a guarnição para rações senão legumes e presunto, nada oferecendo do seu lado as terras com que se pudesse contar, enquanto que o País das Missões abundava em gado. Comprá-lo era impossível, atento o humor de que estavam os Jesuítas, e entrar-lhes pelas terras adentro para apreender reses seria um ato de guerra direta; mas também havia ali gado bravo, e esse podia-se caçar sem cometer maior ofensa do que uma transgressão de fronteira que podia até passar despercebida. Saiu, pois, a esta diligência um Cabo com 22 homens, sendo metade índios. Subiram todos o Rio Itonamas, fizeram grande caçada e por três vezes remeteram para o Forte o seu produto. Tinha-se-lhes mandado Ordem de Recolher, por haver a canoa de vigia dado rebate ([461]), quando um troço ([462]) grande de Espanhóis e índios, atravessando nas suas canoas o pantanal, a caminho de S. Pedro para Itonamas, avistou o acampamento à margem, aproximando-se dele com tanto segredo, que surpreenderam o Cabo e nove homens da sua gente. Caçavam os camaradas nas florestas, nem voltaram senão depois de terem sido levados os prisioneiros: ida era também a canoa e quanto lhes pertencia. Só lhes restava agora atravessar como pudessem as matas e as águas, passando a nado os Rios e dirigindo a marcha pelo tino, até que, após uma semana de rudes fadigas, chegaram à guarnição quase exaustos de trabalhos e fome.

---

[461] Rebate: sinal de aparecimento do inimigo.
[462] Troço: tropa.

Pouco antes da sua chegada, tendo o Capelão saído com a sua escopeta, avistou uma porção de canoas à embocadura do Itonamas, e multidão de gente em terra. Ao saber disto, mandou Azambuja sair uma canoa a reconhecer e os espanhóis a mandaram retirar imediatamente, dizendo que não deixariam passar ninguém Rio acima, mas o batel ([463]) aproximara-se o preciso para ver que havia artilharia. Foi então Azambuja em pessoa com duas canoas armadas, acercando-se com rufo de tambores. Ao chegar perto, ouviu-se um tiro e uma bala lhe veio cair a breve distância da proa; tão rude saudação o obrigou a demandar terra.

Passou ele ali a noite, que já vinha fechando, e de manhã mandou um oficial a perguntar ao Comandante espanhol qual a razão deste procedimento. Informou-o o espanhol de que havia dezesseis meses já que estava declarada a guerra entre Portugal e Espanha, sendo para estranhar que o Governador de Mato Grosso ignorasse tão importante sucesso. Na verdade, só se pode isto explicar supondo que o portador da notícia tivesse pelo caminho sido vítima dos selvagens. Acrescentou o espanhol que vinham aquelas tropas às ordens do Governador de Santa Cruz de la Sierra, que se achava em pessoa à Foz do Mamoré, com maior força; que o fim da Expedição era expulsar de Santa Rosa os portugueses, enquanto o Governador de Charcas marchava com cinco mil homens contra Mato Grosso; e que as Praças mais fortes de Portugal tinham caído em poder dos espanhóis, cuja metade já era do reino [espanhol].

Más novas eram estas para Azambuja, porquanto por mais exageradas que fossem numas coisas e falsas em outras, não havia que duvidar ter-se feito

[463] O batel: a embarcação.

daquelas bandas algum grande e extraordinário esforço. A hoste, que ele tinha diante de si, exclusivamente composta de índios, não podia ser menor de setecentos homens, armados de espadas e mosquetes, contando-se oito peças de artilharia. Mandou-se agora explorar também o acampamento sobre o Mamoré; e se, como afirmara o oficial, se dirigisse um ataque simultâneo contra Mato Grosso, tão impossível era ao Governador tomar medidas para proteger Vila Bela e Cuiabá, como obter dali socorros na sua própria situação perigosa. Mas bem sabia Azambuja quão difícil era trazer de Charcas um exército, e quão improvável obrarem os Espanhóis com uma energia tão pouco de acordo com os hábitos em que desde muitas gerações tinham caído. Fosse como fosse, outra alternativa não lhe restava senão deixar-se ficar e sustentar o novo estabelecimento, onde a sua presença era na verdade a melhor defesa.

Estacionou uma lancha armada e duas canoas ligeiras a observar o inimigo, e voltando ao Forte pôs o bastão de Comandante com grande solenidade nas mãos de Nossa Senhora da Conceição, suplicando-a que sobre si tomasse a defesa daquela Praça, que os fiéis Portugueses tinham dedicado ao seu nome, e colocado debaixo do seu especial padroado. Neste ato de idólatra devoção beberam ([464]) os soldados quiçá mais confiança do que se lhes houvessem duplicado o número, sendo crível que apelando para esta superstição fosse tanto a própria fé como a política que guiou Azambuja. Mas nem por isso se descuidou ele de recorrer ao auxílio humano. Despachou para o Pará seis índios escolhidos que, apesar de acharem um acampamento espanhol na junção dos Rios, espreitaram tão bem a ocasião, que passaram por ele sem serem pressentidos.

---

[464] Beberam: receberam.

Tinham os Espanhóis atiladamente ([465]) consertado suas medidas, tencionando com um armamento interceptar os socorros que pudessem vir do Pará, e com o outro cortar aos Portugueses as comunicações com Vila Bela. Podiam eles, abastecidos de víveres das Reduções, facilmente manter este bloqueio enquanto que, limitada à sua própria margem, ver-se-ia a guarnição em míngua de munições de boca e de guerra, podendo assim ser reduzida sem se ferir um golpe. Daí a pouco, soube Azambuja ter o armamento de cima recebido um reforço de quarenta canoas, quase todas grandes, parecendo agora preparar-se para fazer uma demonstração contra a Praça. Inferior em número como era a sua força, sabia ele que até nos negros podia fiar-se quanto à firmeza, não sendo provável que os canoeiros índios do inimigo sustentassem o fogo: nesta confiança, pois, tripulou a sua flotilha, composta de três lanchas e quatro canoas, embarcou, meteu o Capelão a bordo, e valorosamente ofereceu batalha aos Espanhóis.

Jogavam eles jogo mais seguro, rejeitando, pois a arrojada oferta. Durante a ausência do Governo evadiu-se de noite com dois índios numa canoa um covarde traficante do Pará, por nome Joaquim de Matos, abandonando as suas mercadorias. Era certo que, se este homem lograva efetuar a sua fuga pelo Rio abaixo, havia de representar como desesperada a condição do Forte, a fim de desculpar-se para com os seus credores, cujas fazendas sacrificara. Mandou-lhes, pois, Azambuja uma canoa no encalço, não fossem as falsidades do fugitivo impedir o Governador do Pará de mandar socorro. Também para Vila Bela mandou aviso, fazendo constar em Mato Grosso e Goiás o seu perigo, não fossem os colonos do curso superior do Guaporé expor-se a cair nas mãos do inimigo, aventurando-se sem escolta

[465] Atiladamente: sagazmente.

como tinham de costume. O portador destes despachos tomou numa canoa pequena por sobre as terras inundadas, entrando ao nono dia no Rio acima da estação dos Espanhóis, e efetuando assim a sua viagem.

Elevava-se agora toda a força da Conceição a 244 homens, entre os quais havia 24 índios do Pará, e 114 negros. A estes nem valor, nem atividade, nem inteligência faltava, mas eram boçais ([466]) pela maior parte, e por isso pouco exercitados ainda para servirem como soldados, sobre achar-se então doente um sexto do número total. Fossem quais fossem os seus sentimentos debaixo destas circunstâncias desanimadoras, não mostrava Azambuja senão confiança, comunicando-a à sua gente. Vendo que requeriam os reparos da estacada mais tempo e trabalho do que era possível aplicar-lhes, disse aos soldados que a deixassem como estava, que não careciam de fortificações os Portugueses, enquanto tivessem armas nas mãos.

Tinham as águas atingido agora a sua maior altura, sufocava o calor, e intolerável era a praga dos insetos. Aqui e ali somente, de um e de outro lado do Rio aparecia alguma eminenciazinha, surgindo das águas qual Ilha. Destas havia uma da banda dos Portugueses defronte da Barra do Itonamas e do Porto, em que estava surta ([467]) a flotilha espanhola. Cobriam-na árvores em parte e a Azambuja pareceu possível levantar ali trincheiras, de onde fizesse jogar contra o inimigo alguma artilharia. Com grande dificuldade e algum perigo se alcançou o sítio, vadeando através de matas inundadas, mas ao principiar-se a cavar logo brotava água debaixo da enxada, sendo forçoso desistir da empresa.

---

[466] Boçais: que tinham pouca educação.
[467] Surta: fundeada.

> Neste tentame ([468]) de necessidade haviam de ser descobertos os Portugueses, podendo ter sido seriamente molestados se da parte do inimigo houvesse ao menor a vulgar ([469]) vigilância, e com isto lhes cresceu a confiança, vendo a negligência dos Espanhóis, e a sua inatividade, depois dos grandes esforços que se deviam ter feito para reunir tão grande força. Veio ainda animá-los mais a chegada de nove camaradas, que tinham sido feitos prisioneiros, uns por ocasião da caçada, outros descendo o Rio, ignorantes do que se passava. Tinham-nos tratado mais como malfeitores do que como prisioneiros, e depois de retidos por algum tempo com cordas ao pescoço, e aos pés e mãos, enviados para S. Maria Madalena em duas canoas, sob a guarda de dois Espanhóis e trinta índios, conseguindo os Portugueses porém uma noite pelo caminho desamarrar as cordas, tomadas as armas da escolta, a haviam posto em fuga, e voltado ao Forte. (SOUTHEY)

Tendo em vista a enorme superioridade numérica dos castelhanos, Rolim de Moura optou por uma Guerra de Movimento realizando ataques-relâmpago com o claro objetivo de inquietar e deixar as tropas espanholas sem víveres necessários para a subsistência. No dia 05.05.1763, determinou ao Tenente de Dragões Francisco Xavier Tejo, acompanhado de 10 soldados, um aventureiro, três pedestres, oito nativos e 17 remeiro-defensores escravizados que realizasse um golpe de mão na missão de São Miguel, a mais próxima das missões envolvidas no conflito e situada na retaguarda espanhola, às margens no Rio Baurés, afluente da margem esquerda do Rio Guaporé.

---

[468] Tentame: tentativa.
[469] Ao menor a vulgar: a mínima.

A patrulha parte, no dia 06.05.1763, em uma canoa de guerra, uma igarité ([470]) e três canoinhas. Na madrugada do dia 08.05.1763, atacaram a Missão de São Miguel, atearam fogo nas casas e armazéns, saquearam, apreenderam duas canoas de mantimentos que seriam enviadas ao Itonamas, aprisionaram os Padres Francisco Espino e João Roiz, e os conduziram ao Forte de Conceição.

> No solo impidió cosechar esta mies, sino que también perturbó otras varias reducciones adyacentes, de la otra parte del río, es decir en territorio del rey de España, de manera que durante muchos días nos vimos forzados por temor a alguna incursión – a abandonar la reducción, huir a los bosques con nuestros indios y vivir allí en la intemperie. En la reducción mas cercana a ellos demostraron sus propósitos sobre las restantes: estaba dedicada a San Miguel y el mismo día de su festividad, en el momento de ir a comenzar a misa, la redujeron a cenizas, sin excluir el templo, llevándose como cautivos a sus misioneros y a todos los indios; no dejaron libre a uno de los Padre [pues el otro falleció en La cárcel, como efecto de los infortunios y del hambre] hasta al cabo de un año. (EDER)

No dia 15.05.1763, Rolim de Moura, seguindo a estratégia adotada, realizou uma emboscada que resultou na morte de 11 castelhanos e 3 nativos. Os luso-brasileiros mantiveram a iniciativa dos combates atacando pequenas frações castelhanas. A 22.06.1763, os reforços solicitados a Vila Bela, em 19.04.1763, chegaram ao Forte Nossa Senhora da Conceição. Entre o pedido de reforços e sua chegada ao Forte decorreram pouco mais de dois meses.

---

[470] Igarité: canoa de um mastro e de dez a 15 palmos de largura.

> O reforço de Vila Bela, de cerca de 230 homens, chegou a 22.06.1763, e foi organizado, em grande parte, pelos moradores de Cuiabá. De Vila Bela seguiram Bento Dias Botelho, João Raposo da Fonseca, Sebastião Pinheiro Raposo, filho do brigadeiro Antônio de Almeida Lara e o Padre José Manoel Leite; e de Cuiabá, Antônio de Pinho Azevedo, Vicente Rebello Leite, Ignácio Maciel Tourinho, Joaquim Lopes Poupino, Miguel José Rodrigues e Antônio Pereira, com uma companhia de índios mansos e outra de agregados de José Paes Falcão. (FILHO)

Cem homens, comandados por Manoel da Ponte Pedreira, Ajudante de Ordens do Capitão General, no dia 26.06.1763, marcham para a Barra do Itonamas. A Companhia de Negros portava machadinhas que foram usadas para abrir caminho na mata e seriam empregadas a derrubar as paliçadas espanholas. Como manobra de cobertura, foram empregadas duas frotas de canoas, a de jusante comandada por Rolim de Moura, e a de montante, mais numerosa, comandada pelo Tenente Francisco Xavier que aportou à frente do acampamento espanhol simulando um ataque frontal. O ataque teve o sucesso almejado graças ao fator surpresa, mobilidade, simulação de ataque fluvial e retirada rápida. Os espanhóis confiando demais na sua superioridade bélica e numérica não guarneceram adequadamente suas posições defensivas nem providenciaram patrulhas noturnas.

> Com o seu exemplo, parece Azambuja ter infundido em todos os ramos do seu Governo, vigor raras vezes manifestado no Brasil. Apenas o Capitão-mor de Vila Bela, João da Cruz, soube do perigo que o Governador corria, logo envidou todos os esforços para aprestar reforços. Acima do Itonamas, se

estabeleceu um Posto, onde podiam ser recebidos os suprimentos, e de onde podiam os Portugueses operar ofensivamente contra os seus desleixados contrários. Daqui fizeram uma correria contra a Redução de S. Miguel, que tinha sido removida da margem direita, e continha oitocentos vizinhos. Foi tomada, saqueada e queimada a Aldeia. Alcançaram as chamas a Igreja, que os conquistadores queriam preservar do incêndio, não podendo, porém conseguir, salvaram as coisas sagradas, transportando-as com a imagem do Arcanjo para o seu posto avançado, que daí se ficou chamando Pouso de S. Miguel. Apoderaram-se de fornecimentos destinados ao exército de Itonamas, fazendo também boa presa em açúcar, e outros objetos fabricados pelos neófitos. Os Jesuítas foram levados para a Conceição, a fim de serem trocados pelos prisioneiros que ainda estavam em poder, mas tendo eles sido remetidos para Chuquisaca, foram os Padres enviados para o Rio de Janeiro por via de Vila Bela e Cuiabá.

Mantiveram-se os Portugueses na posse do território retirado dos de S. Miguel, que abundava em bois, cavalos e porcos, de modo que se viam agora bem abastecidos de víveres, sendo tão grande o terror incutido por esta incursão, que a redução de S. Martinho voluntariamente se lhes submeteu. Em fins de junho, uns três meses depois do aparecimento do inimigo, chegou de Vila Bela um grande reforço de vinte e oito canoas, vindo nelas também alguns sertanejos, práticos do País das Missões, excelentes atiradores e ótimos guias. Assim reforçado, aventurou-se Azambuja a acometer os Espanhóis no seu campo, passando por detrás de um espesso matagal e a volta de um Lago, para cair-lhes em cima pela retaguarda, enquanto a sua flotilha procurava atrair-lhes a atenção para outro lado.

> Era por demais forte a estacada, mas a ousadia do ataque, posto que infrutífera, desanimou o inimigo, cujos planos de operações tinham sido inteiramente frustrados pela atividade dos Portugueses, estabelecendo-se no Pouso de S. Miguel. Retiraram-se, pois os Espanhóis da sua estação para a nova Redução de S. Rosa, não tardando também a ser levantado o acampamento do Mamoré, até que voltando todos a S. Cruz, terminaram as hostilidades. Retiraram-se então também os Portugueses da margem esquerda. Entretanto se celebrara a Paz de Paris, estipulando-se que se alguma coisa mudada houvesse nestas colônias, se reporia tudo no antigo pé em que estava antes da guerra, conforme os tratados então existentes e agora renovados. Ratificaram esta estipulação as cortes de Madrid e Lisboa. (SOUTHEY)

Virgílio Corrêa Filho, baseado nas Cartas de Rolim de Moura, relata:

> Pombeiros insignes, os seus "*aventureiros*" comunicavam-lhe, de contínuo, os menores movimentos dos inimigos que, a 17 de abril, sulcaram o Guaporé nas suas 40 canoas. Rolim esperou o ataque baldadamente, e no outro dia saiu, em 7 canoas de guerra, a oferecer-lhes batalha, que evitaram. Compreendeu que pretendiam fazê-lo render-se pela fome, cortando-lhe a comunicação com Vila Bela. Resolveu evidenciar-lhes, de modo enérgico, a inanidade completa do plano. A 5 de maio, despacha escolhido pelotão que, à noite, rompe habilmente o cerco e sobe o Baurés até a missão de S. Miguel, onde chega na madrugada de 8, "*tanto a tempo que aprisionou os Padres João Roiz e Francisco Espino, que a governavam, e rende os índios todos sem resistência, que são 600 para 700 almas*".

Para tal gente, o bloqueio planejado não passava de brincadeira. Pôde-se levar a sua ofensiva até o interior do território inimigo, onde arrasou a Aldeia de S. Miguel, mais facilmente Rolim conseguiria corresponder-se com os seus jurisdicionados de Vila Bela, que lhe mandaram reforço de gente e víveres. Contando já cerca de 500 homens, resolveu a 22 de junho acometer o inimigo na própria paliçada em que se embicara, em três colunas, a primeira fluvial, sob o seu direto comando, à jusante; outra, confiada ao Tenente Tego, com maior número de canoas, à montante; enquanto a última, de cem homens escolhidos, comandados pelo ajudante de ordens realizaria o assalto.

Afoitos em demasia, os assaltantes transgrediram as prudentes recomendações do militar, que também era o Governador e foram, de peito aberto, expor-se desvantajosamente à arma contrária. Ainda assim escalaram a primeira paliçada, mas foram vigorosamente contidos no arremesso à outra, interna. Depois de hora e meia de fogo, quando o inimigo já se dispunha à rendição, retiraram-se com perda de 21 mortos e alguns feridos, sem pressentir que já lhes sorria a fortuna, prometendo-lhes vitória. Para contrabalançar semelhante dano, Rolim enumerou vantagens não pequenas.

O arrasamento da Aldeia de S. Miguel e o assalto à trincheira de Itonamas, onde pereceu o Padre Francisco Xavier Irraes – o instigador dos seus comandados à luta –, infundiram ao inimigo tamanho pavor que, após a refrega, chistosamente refere o Capitão-General "*na missão de S. Pedro se não atrevia o Superior a ir se lavar no Rio, sem levar consigo uma grande quantidade de índios armados*". Aliás, a malquerença de Rolim aos Missionários põe-se de manifesto a cada passo da sua correspondência. (FILHO)

D. Rolim de Moura envia, em 30.04.1764, Carta a D. João Manuel de Mello, nos seguintes termos:

> Um castelhano de Buenos Aires, que se achava dentro da paliçada de Itonamas, no dia do ataque, disse que nele havia logo ficado no terreno 160 homens, e muitos feridos dos quais, na Missão de Madalena morreram 17, fora os que foram morrer nas Missões; donde se vê que os castelhanos não podiam ter dentro da paliçada menos de 500 para 600 homens; [...]. Aqui é necessário lembrar que os nossos eram por todos muito poucos mais de 100; e destes, soldados unicamente 24 Dragões e seis infantes, e tudo mais pedestres, mulatos, negros, escravos e carijós, com alguns paisanos brancos; sem embargo do que, a nossa perda foi de 21 na ação. (FILHO)

As incursões anteriores e a corajosa investida contra a trincheira do Itonamas forçaram a retirada definitiva das tropas espanholas no dia 03.11.1763. O grosso das tropas luso-brasileiras retirou-se do Forte Nossa Senhora da Conceição e retornaram para Vila Bela no dia 03.01.1764. Rolim de Moura vencera uma tropa de efetivo numericamente superior e melhor equipada e municiada, graças às estratégias de combate utilizadas bastante originais para a época. Ao termo de sua proveitosa administração, Rolim de Moura foi agraciado com o título de Conde de Azambuja, a graduação de Marechal de Campo, nomeado para a Capitania da Bahia e, mais tarde, Vice-Rei do Brasil.

Capitão-General João Pedro Câmara

Assumiu a Capitania do Mato Grosso, seu sobrinho, Capitão-General João Pedro Câmara. Câmara, nomeado em junho de 1762, chegou a Vila Bela em

dezembro de 1764. A Metrópole traçara para o novo Capitão-General um Programa de governo: previa a ampliação da produção de ouro, povoamentos das áreas de lavra, desenvolvimento das comunicações, incremento da criação de gado e, no campo militar, a consolidação das fronteiras do extremo Oeste. O período conturbado enfrentado por Câmara não permitiu, no entanto, que o Governador se dedicasse às questões administrativas. Câmara, em fevereiro de 1766, fez uma viagem até o sítio do antigo Destacamento das Pedras Negras onde resolveu guarnecer o local com 40 soldados de ordenança.

Em 15.06.1766, visita o Forte Nossa Senhora da Conceição, onde resolve ativar os trabalhos de reconstrução e adestramento das tropas preparando-se para uma possível investida por parte dos espanhóis.

Antônio Leôncio Pereira Ferraz, na sua "*Memória sobre as Fortificações em Mato Grosso*", relata:

> [...] a elevou Antônio Rolim no mesmo local onde ele destruíra cinco anos antes a missão espanhola de Santa Rosa, situada à margem direita do Guaporé, em frente à boca do Itonamas, onde teria havido um entrincheiramento e paliçada, procurando, já em 1756, assegurar a posse daquele ponto conquistado com a criação de um Distrito Militar. Foi construída e armada com material de guerra vindo do Pará pela via fluvial do Madeira, nada se sabendo quanto a seu primitivo traçado, pois que a primeira notícia que a seu respeito se tem data da época em que nela introduziu modificações um outro Capitão General, João Pedro da Câmara, que lhe deu a forma abaluartada, de sistema Vauban, medindo o corpo principal do forte 40 braças de frente por 80 de profundidade. (FERRAZ, 1940)

O escritor Virgílio Corrêa Filho, no Volume IV de sua obra "*As Raias de Matto Grosso – Fronteira Occidental*", faz um relato detalhado das ações promovidas pelo Capitão-General Câmara para defender a Fortaleza de N. Sª. da Conceição frente às tropas castelhanas de D. Juan de Pestana.

> Constou então que cinco meses antes, de Chiquisaca vieram 500 homens, com um Engenheiro que planejou habilmente a ofensiva. Ao seu parecer, o Posto de Nossa Senhora da Conceição não resistiria a sério ataque por tropas regulares, ao mesmo tempo que outras fizessem incursões pelos Distritos de Vila Bela e Cuiabá. O plano era, em verdade, inteligente e, executado, teria comprometido a segurança da Capitania. Bem o percebeu Câmara, que acha exagerado o menosprezo com que Rolim considerava a capacidade militar do inimigo. Ao contrário, afigurava-se-lhe seriamente ameaçada a integridade do território que governava. Balanceia os recursos de que dispõe.
>
> Além da artilharia que trouxe, aprecia a gente que lhe constitui a "*tropa*", composta das Companhias de Dragões e de Pedestres, para as quais solicita oficiais, observando que "*para exercer semelhantes postos são os filhos da América os mais aptos, e entre eles os Paulistas, porque todos têm a mesma habilidade dos soldados*" (Carta de 10.10.1765), afeitos como são aos múltiplos serviços da vida sertaneja.
>
> Explora as cercanias de Vila Bela, que verifica estar circulada pelas Missões de Chiquitos; acompanha a atividade militar do vizinho que, de São Pedro, onde o Presidente da Real Audiência dirige em pessoa o funcionamento do arsenal, se irradia para as outras Missões ao levante.

> Em Carta de 19.06.de 1766, Câmara informa que as 4 missões de Baurés estão guarnecidas por 100 soldados cada uma; as duas de Itonamas por 200 e um Coronel de Engenheiros as de S. Pedro e Exaltação, muito maior número.

Em oposição a tamanho aparato bélico, mobiliza Câmara da melhor maneira os seus recursos. Além do que via, nada mais era necessário para lhe esporear o zelo; entretanto, por essa época, recebe a Carta em que Mendonça Furtado [Carta de 17.12.1765] lhe recomenda toda a vigilância e cautela na fronteira, pois que pela Europa as coisas não marcham a contento, e dão que pensar aos governos ... A sua gestão se desenvolvia afinal no "*regímen*" da paz armada, imposto pelo vizinho arreliento ([471]). Destarte ([472]), em fevereiro de 1766, roda pelo Guaporé, até o "*Sítio das Pedras*", que guarnece com 40 soldados de ordenança; de regresso a Vila Bela, vai examinar o Vale de Barbados, prevenindo surpresas desagradáveis; recomenda ao Capitão-mor de Cuiabá que se mantenha alerta; e segue em junho para o Forte de Nossa Senhora da Conceição, onde chega a 15.

Arrola os elementos que possui para a defesa: "*6 canoas armadas em guerra com duas pecinhas em cada e quatro bacamartes, e um bote com 30 soldados com uma peça de libra na proa e outra de ¾ na popa*", para impedir a entrada dos castelhanos no Guaporé. Chega, mais tarde, a 3 de novembro, apreciável reforço do Pará, de 100 soldados, que lhe dobram o efetivo da guarnição. Ativa o aumento das obras da Fortificação, que os castelhanos cobiçavam, quando os vê aproximarem-se em marcha agressiva (os castelhanos chegaram em setembro de 1767).

---

[471] Arreliento: impertinente.
[472] Destarte: deste modo.

Cerca de 4.000 homens, "fa*rdados de azul com canhões encarnados, e com muito bom armamento*", acampam em frente a Nossa Senhora da Conceição, de onde o General Chefe destaca uma companhia de granadeiros e de fuzileiros para ocuparem Santa Rosa Nova, duas léguas à jusante da Fortaleza, mantendo junto a si o grosso da força, em terreno pantanoso, que entrincheirou, aí acantonando 8 peças de bronze.

> Câmara enganou-se na estimativa, ou foi enganado pelos informantes. O efetivo dos castelhanos não atingia, no começo da marcha, a dois mil, em cujo número entrava um Batalhão organizado em Potosí, às ordens de Aymenrich, um de Chuquisaca, sob o Comando de Espinosa, uma Companhia de Granadeiros dirigidos por Pascoal, que Ceballos lhe enviara juntamente com outros oficiais e marinheiros peritos no manejo da Artilharia [Defesa de Pestana]. As moléstias e deserções e serviços esparsos dos destacamentos reduziram o grosso da força atacante a mil homens.
>
> Esta informação de J. Câmara comprovou-se pelo depoimento de Pestana, quando justificou em Carta ao Vice-Rei de Lima, de 23.04.1767, o fracasso da sua Expedição. No arquivo do Estado encontra-se uma cópia desse depoimento, vertido para o vernáculo; bem que não autenticada, contém tantos pormenores a respeito da marcha militar, que não se pôde pôr em dúvida a sua autenticidade.
>
> Aí diz Pestana que chegando a São Pedro, a 21.08.1767, partiu a 15.09.1767, e acampou no Curral Alto, distante uma légua da Estacada de Santa Rosa, enquanto o Engenheiro D. A. Aymerich ocupava Santa Rosa a Nova, de onde explorou o terreno do ataque. Gastou o resto do mês e a primeira quinzena de outubro em preparativos, que lhe permitissem assestar a Bateria e dispor de balsas para a travessia do Rio.

Suspeitou Câmara que a encenação do General visava à concentração no Forte, dos destacamentos esparsos, aos quais, ao revés ([473]), determinou que não se afastassem dos seus postos, nem consentissem na travessia dos castelhanos, enquanto houvesse um soldado vivo.

Enfrentaram-se, por vários dias, os dois Governadores: o "*General Presidente da Real Audiência da Chiquisaca*", cercado de luzido exército, e o Capitão General de Mato Grosso, com força dez vezes inferior, mas que se julgava mais perito na arte militar que o outro. "*Eu tinha grande esperança de ficar senhor da sua artilharia*", lembrou em Carta descritiva de tais sucessos, ao criticar a má escolha do lugar em que foi erguida a trincheira.

> Em defesa do seu proceder, Pestana diz que Santa Rosa estava em muito melhores condições militares do que imaginava, podendo resistir a 15 dias de assédio, e por isso, dispondo apenas de 18 artilheiros e 484 balas, previu "*sua derrota e último extermínio com a perda da artilharia, que era conseguinte, tudo com desonra das invictas Armas de S. Majestade*".

Ademais, sabia que "*o clima com as muitas doenças que produz é o melhor auxiliar que temos a nosso favor*".

> Na Carta de Pestana, há passagens expressivas a este propósito... "*reconhecendo que, com as penosas marchas desta Cidade a Mojos, e especialmente com a maligna intempérie daquele clima, iam picando espantosamente as enfermidades na tropa...*" refere-se ele ao que sucedeu em São Pedro, em cujo hospital "*mal convalescentes ficaram mais de 250 homens tão mortalmente prostrados, os mais têm falecido*" por fim, ao retirar-se, deixou nos

[473] Revés: contrário.

> hospitais "*mais de 650 homens ou indivíduos de todas as classes...*" e "*nos sepulcros mais de 500 cadáveres, que na nossa tropa têm sido miseráveis vítimas da sua intempérie no breve espaço de 5 a 6 meses que durou a nossa jornada*".

Não se atemorizou, pois, quando, por um desertor, soube que o assalto estava marcado para o dia 22. Dispôs a sua gente à defesa e esperou debalde pela acometida. Constou-lhe depois que, nesse dia, veio um "*postilhão* ([474]) *ao General*", com ordem de sustar as hostilidades.

> O bombardeio deveria ter começado no dia 20, diz Pestana. Mas o recebimento da Carta de D. Pedro Ceballos, de 13.06.1766, evitou a derrota castelhana. O Vice-Rei do Rio da Prata avisava que ao Rio de Janeiro tinha chegado o navio mercante "*Príncipe S. Lourenço*", que saíra do Porto de Buenos Aires, com "*um milhão de pesos e carga de couros*", que correriam grande risco se houvesse em Mojos rompimento com os portugueses, convinha, pois, evitar a luta.
>
> Pestana resolveu, antes de iniciar as hostilidades, examinar com mais cuidado a sua força, de que existam apenas "*748 homens acidentados, ou mal convalescidos faltando ao cumprimento de um mil, ou pouco mais que partiram de São Pedro, mais de 250 que morreram neste entremeio*"; então reuniu o Conselho de Guerra, "*que em 19.10.1766 se celebrou com a minha assistência, e com a dos Coronéis D. Antônio Aymenrich, Engenheiro dos Reais Exércitos, e D. João Espinosa Devalos Inspetor e Major General, e dos Tenentes-Coronéis D. Antônio Pascoal, e D. Leão Glz. de Velasco, Comandante da Artilharia e D. Manoel Garcia Sargento-Major destes Batalhões, e se deliberou somente por comum e unânime consentimento que não se rompesse o fogo e se suspendesse o ataque da estacada de Santa Rosa Velha*".

[474] Postilhão: mensageiro.

Mais tarde soube oficialmente o que se passara. D. Juan Victoriano Martines de Tineo, Presidente da Real Audiência de la Plata, refere-lhe [Carta de 15.12.1767] que o seu antecessor, D. Juan de Pestana, diante da obstinada teimosia de Rolim de Moura em não desocupar o Forte da Conceição, como lhe solicitara seguidamente D. Alonso Verdugo, viera forçar pelas armas o que não conseguira pelos meios suasórios.

> A Expedição de Mojos foi organizada em virtude da Real Ordem de 10.09.1761, mandada executar pelo Vice-Rei a 11.05.1765, quando já não havia causa de rompimento. Aliás, o governo espanhol, tão logo soube dos preparativos, condenou o plano, e mandou sustar qualquer investida, por ordem de 10.06.1766, conforme diz Pestana.

Por coincidência, porém, recebeu, no próprio acampamento, onde já se aprestava para o assalto, ordem formal, em que o Rei, sabedor dos projetos belicosos dos seus súditos, desaprovou terminantemente; as lutas europeias não deveriam estender-se à América.

> Martines informa que é de 04.07.1766 a Carta Régia, que paralisou a ofensiva dos castelhanos. Esta versão contraria a de Pestana, que deve ser entretanto a verdadeira. O Rei condenou, era verdade, a Expedição, mas em Ordem que só foi recebida muito tempo depois destes sucessos.
>
> A contramarcha dos expedicionários teve como pretexto a Carta de Ceballos, e como causa eficiente a inferioridade em que só julgavam estar, relativamente à força portuguesa. Pôs-se de manifesto em tal conjuntura o desânimo de Pestana que, por isso, foi substituído, no Comando, por D. Antônio Aymenrich, e na "*Presidência de Charcas*" por Pineo e ao mesmo tempo intimado a apresentar-se perante o Vice Rei, para o que deveria:

> seguir de S. Cruz de la Sierra pela via de Cochabamba sem tocar em a Cidade de Prata nem em Potosí. [Defesa de Pestana]

Câmara, espada embainhada, tomou da pena de diplomata para responder. Somente agora lhe era manifesto o desígnio com que viera à fronteira o "*predecessor de V. Ex.ª, D. Juan Pestana*", cuja marcha até então lhe parecera inexplicável, porquanto nenhum aviso recebera de hostilidades; muito se empenhara, em tais condições, para evitar nocivo rompimento, não consentindo que os seus soldados fizessem a mais ligeira provocação.

Jamais teve ordem do seu governo que fosse contrária às disposições do último "*Tratado de Paz*" (Carta de 10.04.1768), por isso estranhou a aproximação do exército castelhano. Entretanto, não põe dúvida em desembaraçar a Barra do Itonamas, "*todas as vezes que* V.S.ª *fizer retirar as suas tropas, e me mandar remeter os prisioneiros Portugueses*". Quanto, porém, à Fortaleza, desconhece qualquer Ato de Armistício que obrigue a sua demolição. Aliás, nada mais tem feito que simples obras de conservação, embora se julgue autorizado a aumentá-la, se lhe parecer necessário. [Carta de 25.06.1768]

Para lhe robustecer a convicção, viera a propósito a Carta em que Mendonça Furtado [Carta de 02.05.1767] lhe recomendava a encetadura ([475]) de trato afável com os vizinhos, sem descuidar todavia das Fortificações defensivas, pois que "*quanto mais respeitável e temida for a Fortaleza, tanto mais firme e segura será a Paz e tranquilidade por essas partes*". (FILHO)

---

[475] Encetadura: iniciativa.

Ante a ruína do Forte de N. Sr.ª da Conceição, devido ao rigor do clima equatorial e às investidas espanholas, a estrutura foi reconstruída a partir de 26.09.1767 e concluída em 1768. O Sargento-mor do Real Corpo de Engenheiros José Matias de Oliveira, em 1768, afiançou, no seu Relatório, que o Forte fora edificado em local impróprio, onde faltava material adequado próximo à construção. O Governador Luís Pinto de Souza Coutinho, entretanto, determinou o prosseguimento dos trabalhos que se prolongaram de 1769 a 1771, quando uma grande enchente do Rio Guaporé, causou-lhe estragos consideráveis.

Forte de Bragança

O 3° Capitão-General do Mato Grosso, S. Coutinho desembarcou em Vila Bela em 01.01.1769 e tomou posse dois dias depois. Neste ano, o Governador mudou o nome de Forte Nossa Senhora da Conceição para Forte de Bragança. Com a grande enchente de 1771, o Forte teve suas dependências quase totalmente destruídas. O Dr. João Severiano da Fonseca, autor da "*Viagem ao Redor do Brasil*", que por ali passou em 1876, como membro da Comissão Demarcadora dos Limites do Brasil com a Bolívia, relatou:

> diz que a cortina do lado de terra media 88 metros [de comprimento] e a muralha tinha de espessura 22 decímetros; as dos flancos conquanto menores, eram mais grossas dois decímetros.

O curto período em que governou, quase quatro anos, foi caracterizado pela calmaria reinante na fronteira, permitindo que ele implementasse as tão necessárias medidas administrativas que o Governador João Pedro Câmara não conseguira levar avante.

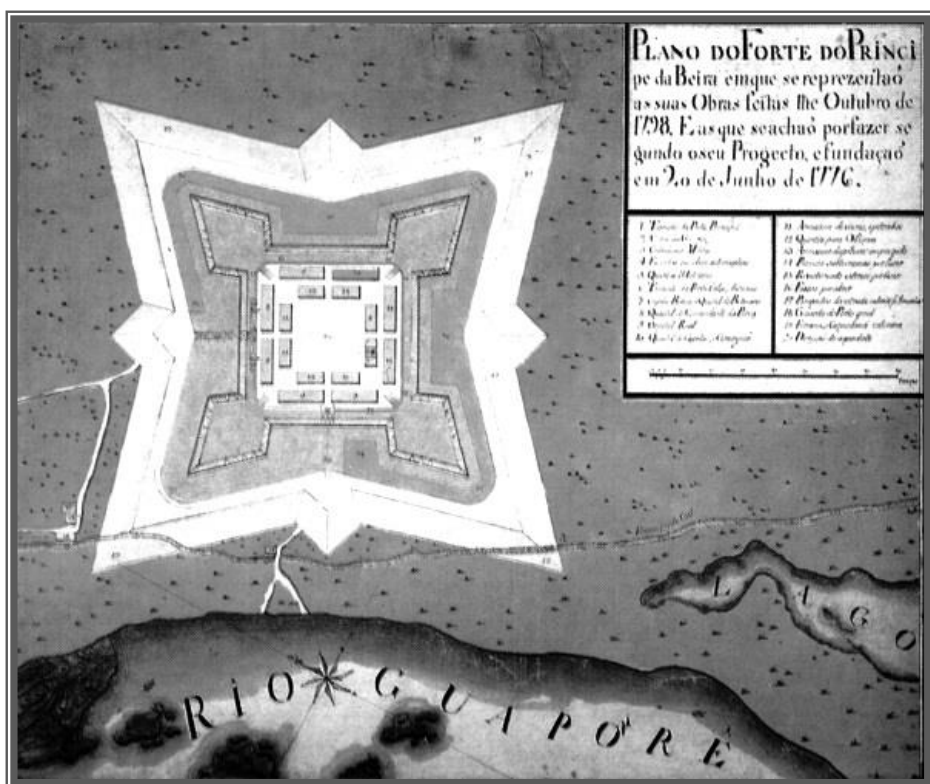



Imagem 42 – Forte Príncipe da Beira (Itamaraty)

Souza Coutinho estimulou a mineração, a lavoura, a criação de gado, instituiu o registro civil, resgatou parcela importante da dívida pública e alterou a denominação de diversas localidades à feição de suas homônimas portuguesas.

Críticas ao Real Forte do Príncipe da Beira

A soberania e o respeito de Portugal impõem que neste lugar se erga um Forte, e isso é obra e serviço dos homens de El-Rei nosso senhor e, como tal, por mais duro, por mais difícil e por mais trabalhoso que isso dê, [...] é serviço de Portugal. E tem que se cumprir.
(D. Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, 1776).

Como as demais fortificações edificadas no Guaporé, a construção do Real Forte do Príncipe da Beira tinha como objetivo fortalecer a soberania lusitana naquelas longínquas fronteiras e garantir a segurança do deslocamento dos portugueses entre Vila Bela e Belém através dos Rios Madeira e Guaporé. O julgamento a respeito da importância estratégica das Fortificações de outrora deve ser avaliado dentro do contexto em que foram projetadas e construídas.

O Dr. João Severiano da Fonseca foi o primeiro a criticar severamente a construção do Forte em relação à sua localização e grandiosidade, depois dele, muitos outros se seguiram.

CAPÍTULO III

O Forte do Príncipe da Beira

I

> Em que pese a memória de Ricardo Franco, e sem receio do "*ne sutor ultra crepidam*" ([476]), sou avesso ao juízo por ele emitido sobre o Forte do Príncipe da Beira, juízo que mais parece uma bandeira de misericórdia lançada como salvaguarda ao seu construtor.
>
> É na verdade imponente e grandiosa obra d'arte essa Fortaleza, construída conforme os preceitos da arte de guerra, todos, menos um; mas esse de ordem tal, que sua falta torna desnecessária a existência dos outros, e, por conseguinte, desnecessária, por absurda, essa formidável máquina de guerra. É, apenas, que está situado na mais imprestável posição.

[476] Ne sutor ultra crepidam: não vá o sapateiro além do sapato.

Apesar de erguido numa Colina, espigão ainda da Parecis que nela vêm morrer, aí, no Guaporé, é completamente invisível de quem desce o Rio e mal entrevista pelos que o sobem, que à custo só podem descortinar por sobre o cimo das matas o frontal da entrada e a linha superior do parapeito das Baterias da frente; o que não deixaria de ser uma vantagem, se por sua vez não fosse completamente invisível ao Forte o curso superior do Rio; e de pequena extensão, quando muito na primeira milha, o que descortina do seu curso inferior. Ao navegante que se lhe aproxima e o desconhece não é dado avaliar que soberba e alterosa mole ([477]) é; e, chegado ao Porto, é somente depois de galgar-se quase toda a ladeira, que ele se revela aos olhos, agora maravilhados do viajor, formidável, majestoso e imponente.

Qual a necessidade dessa obra monumental em tais regiões não se compreende, quando o Guaporé corre-lhe pela frente lateralmente atravancado de pedras, desde acima do Itonamas até cerca de trinta quilômetros abaixo do seu Porto; quando os terrenos fronteiriços são almargeais ([478]) e brejões, impossíveis de serem habitados e transitados, e quando o leito do Rio com sumula dificuldade deixa uma cauda, como a que montamos, vencer-lhe as pedras e corredeiras; e quando enfim não poderia esperar agressão alguma pela direita, terrenos brasileiros encravados na mesma rede de vastos pantanais.

Que Rolim de Moura fundasse o Fortim da Conceição, compreende-se bem: era para defender a posição tomada aos castelhanos e firmar os direitos de posse à coroa portuguesa: e também se compreende que mais tarde buscasse-se essa Colina para o Posto

---

[477] Mole: construção colossal.
[478] Almargeais: sem préstimo.

Militar, visto aquele Fortim ficar sob as águas nas grandes enchentes do Rio. Mas para tais fins, e para servir de guarda ao Rio e defesa à sua navegação, um simples reduto bastava, naquele tempo que a artilharia ainda estava nas faixas da infância. O que não se pode compreender os motivos que induziram Luiz de Albuquerque a erguer essa formidável Fortificação num local onde, quando mesmo sua existência não fosse completamente nula pela posição nada convinhável ([479]), seria desnecessária pela natureza do seu campo de ação.

Para servir de Quartel, e tão somente, às tropas de vigilância, é máquina despropositada; se foi intentada para impedir a navegação aos espanhóis, nas melhores condições de êxito só o poderia fazer do Itonamas para baixo, ficando àqueles livre toda a mais navegação do Itonamas e do Baurés para cima, e pelo Mamoré todo o resto do Guaporé e a própria navegação do Madeira. Se ao menos tivesse sido erguida em Sítio donde fosse avistada, bastaria sua simples catadura ([480]) para infundir respeitoso temor; mas, a um século passado, como agora, invasores ou inimigos que se aventurassem nessas regiões de Rios encachoeirados, nem podiam vir tão numerosos, nem tão armados de máquinas de guerra, que fosse mister tal espantalho para conter-lhes os ímpetos.

Se no verão de 1766, Juan de Pestana pôde trazer um exército a acampar em frente ao Fortim da Conceição, a falta de águas, que deu-lhes trânsito por terra, trancava-lhes o Rio; e o adiantado da estação foi o principal inimigo que os fez desalojar e fugir precipitadamente.

---

[479] Convinhável: conveniente.
[480] Catadura: aparência.

II

É deveras imponente e majestoso; e confesso, a puridade ([481]), que, ao contemplá-lo, tive pena, pesar verdadeiro, de existir tal monumento em lugar onde apenas um ou outro degredado, um ou outro selvagem – e o raríssimo viajante que, de necessidade, lhe chega ao Porto – terá ocasião de contemplá-lo. Ainda hoje, apesar de meio século de abandono, apesar de inservível por irem-se ruindo em escombros as suas dependências, apresenta-se tão grandioso que produz a mais inesperada surpresa a quem, galgada a Colina, vê, de repente, e quase de um jato, surgir, no meio do profundo fosso que o cerca, semelhando as arestas de seus baluartes às proas de gigantes couraçados, pelo bem traçado das linhas, a inclinação sobre o terreno e a cor férrea de suas muralhas, feitas de paralelepípedos dessa arcose quase ferruginosa ([482]), conhecida na Província com o nome de pedra *canga*.

É construído sobre um quadrado 119,5 m de face, com quatro baluartes, no sistema Vauban, de 59 m sobre 48 m na maior largura. As *cortinas* que os ligam dois a dois têm cada uma 92,4 m de extensão, à borda do fosso. Os baluartes eram conhecidos pela denominação de Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio, Santa Bárbara e Santo André Avelino. O fosso varia na largura, guardando, porém, efetiva a profundidade de 2 m: na frente e flanco esquerdo é de 30,2 m de largo; junto aos baluartes tem de 1,5m a 2 m, exceção feita do da esquerda, Conceição, que é de 9 m.

[481] Puridade: em segredo.

[482] Os paralelepípedos de "*arcose quase ferruginosa*", a que se refere João Severiano, é um minério de ferro argiloso encontrado comumente no Estado de Rondônia, conhecido regionalmente com o nome de pedra canga, ou tapanhoacanga.

Em frente ao portão, atravessava-o uma ponte de 31 m, parte da qual na extensão de quase 4 era levadiça e recolhia-se ao Forte. Fronteiro lhe ficava um revelim, e entre este e o fosso um caminho coberto. O portão fica a meio da cortina de N.: na face Ocidental e paralela ao Rio há uma poterna ([483]) que se abre no fosso. Cada baluarte tem 14 canhoneiras; 3 em cada flanco e 4 em cada face. A gola é de 22 m; e de 8,02 m a altura das muralhas da esplanada ao fosso. Esses dados, acima, foram coligidos pelo digno 1° Tenente Frederico de Oliveira, ao confeccionar o plano topográfico que graciosamente cedeu-me. Sobre o portão, na altura de 10,3 m, lê-se esta inscrição, a que já faltam algumas letras de cobre, antigamente dourado, e pregadas num retângulo de granito:

Iosepho I
Luzitaniæ Et Brasiliæ Rege Fidelissimo
Ludovicus Albuquerquius A Mello Pererius Cáceres
Amplissimæ Hujus Matto-Grosso Provinciæ
Gubernator Ac Dux Supremus
Ipsius Fidelissimi Regis Nutu
Sub Augustissimo Beirensi Principis Nomine
Solidum Hujus Arcis Fundamentum Jaciendum Curavit
Et Primum Lapidem Posuit
Anno Christi MDCCLXXVI
Die XX Mensis Junii

O portão, que nunca foi colocado, devia ter a largura de 2,66 m; uma parede provisória o fecha em parte, em mais de metade do vão a ele destinado, deixando para entrada uma porta de 1,03 m de largura, também provisória, mas tal que nunca foi nem será substituída.

[483] Poterna: porta falsa.

Abre-se num saguão de pouco mais ou menos 10 m de comprido, composto de duas partes distintas, das quais a anterior é um quadrado perfeito de 4,5 m, e a outra de 5,5 m de fundo sobre 4,38 m de largo. Nesta ficam, à esquerda, a casa da guarda e xadrez, e à direita os calabouços, tudo abobadado, e estes muito escuros, úmidos e faltos de ar. A casa da guarda é dividida em dois compartimentos, ambos de 4,4 m de largura, mas o primeiro comprido de 8,2 m, e o outro de 3,38 m. O calabouço que se abre em frente a esta sala tem 4 m de fundo e de largura 4,4 m; o outro a este contíguo, com respiradouros para a Praça d'armas, guarda a mesma largura, tendo 8,35 m de comprimento. Na parede do primeiro desses calabouços, escreveu um moderno Tasso ([484]) sentidas endeixas ([485]), onde a nova Eleonora pouco é lembrada, mas em compensação o triste poeta buscava enganar sua desdita, escrevendo, nesses segredos da masmorra, louvores aos que o tinham encarcerado; trabalho que é de supor baldado, pois sem dúvida o ficaram ignorando, sendo mais provável que, se soubessem do escrito, teria sido raspado e apagado, e o poeta punido por estar danificando as obras do Estado. Conquanto supinamente toscos, mal medidos e mal rimados, gostei de, na tristeza desse ergástulo ([486]), copiar as linhas que o tempo deixou legíveis: e pouco se me dá que se considere perdido o tempo que nisso gastei, e o que emprego em transcrevê-los aqui. As quatro paredes do cárcere tinham sido completamente cobertas deles, divididos em estâncias separadas por traços em quadrados; letras, traços e tudo, aberto na alvenaria à ponta de um estilete qualquer.

Ei-los:

---

[484] Tasso: o autor se refere ao amor impossível do poeta Torquato Tasso pela Princesa Eleonora na Corte de Ferrara.
[485] Endeixas: poesias fúnebres.
[486] Ergástulo: cárcere.

Desta horrorosa prisão
De ti me despeço brioso
Tendo suportado gostoso
Por ti mui dura aflição
Firmina.

Embora me persiga o fado
Querendo a vida tirar
A Virgem me há de ajudar,
Por ela serei amparado,
Pois aqui encarcerado
Estou bem crente na sina
Que hei de sempre te amar
Firmina.

Agradecido e obrigado
Às graças que me tens feito,
Capitão Cunha, em meu peito
Teu nome tenho gravado.

Nele será conservado
Enquanto vida eu tiver
E só depois que morrer,
Calarei os teus louvores
Que nem mesmo... [...]

Se Mato Grosso prendeu-me
O Forte me cativou.
Aqui cativo estou
De quem tanto favoreceu-me.

Quando eu for em liberdade
Agradecerei a bondade
Com que alguns bons senhores
Nesta minha adversidade
E destino desgraçado [...]

E mais um cento de quadrados com versos do mesmo jaez. Ninguém pode orientar-me sobre quem

seria o pobre versejador, nem mesmo quem fosse o Capitão Cunha, a quem tão agradecido se mostra, talvez por conta de favores, ainda em desejos. Suponho que sua prisão coincidirá com outra inscrição que aí também se lê, e a qual não é de somenos interesse:

> No dia 18 de setembro pelas 2 horas da tarde, tremeu a terra, 1832.

Mais tarde verifiquei que o Capitão Cunha devia ser José Francisco da Cunha, Cmt do Forte até 1831, em que morreu, segundo se depreende destas palavras do ofício do Presidente Antônio Correia da Costa ao Ministro do Império José Lino Coutinho, dando conta de várias sedições e amofinações do povo e tropa:

> Não tardou muito tempo quando foi participado pelo Comandante-militar do Forte do Príncipe a este governo, a sublevação da guarnição e povo do mesmo Forte, contra o alferes adido ao Estado Maior do Exército Antônio José da Silva Negrão, que para ali fora nomeado Comandante, a substituir aquele que interinamente servia no lugar do finado Sargento-mor José Francisco da Cunha, conforme participei a V. Ex.ª em ofício de 06.06.1831.

III

Ao sair do saguão, na Praça, uma escada, à esquerda, conduz à meia cortina da frente, donde pode-se circular toda a Fortaleza pelas cortinas e baluartes. Na Praça, paralelas às cortinas, há duas ruas de casas, compostas, a mais próxima de seis edifícios que eram destinados a armazéns, oficinas e quartéis da tropa, e a interna de outras tantas casas para oficiais, comandância, Capela e enfermaria, estas três na face fronteira à da entrada do Forte.

No centro, há uma grande cisterna, com os escoadouros necessários para o excesso de águas, cuja

abertura de saída vê-se na barranca do Rio, como um corredor quadrado, de dois palmos de face, fechado por uma grade de ferro. Caídos por terra, junto às canhoneiras, existem ainda 13 canhões de ferro, calibre 6, e um de 12. Nos depósitos e arrecadações, hoje completamente derruídos, e que são os edifícios da segunda rua ao fundo da Praça, há alguns falconetes ([487]), pedreiros ([488]) e pequeninos canhões de bronze, de 2 palmos de tamanho; e entre os destroços de muita peça de palamenta ([489]), inúmeras alcanzias, panelas de barro semelhando às granadas, cujo fim talvez fosse arrojar aos assaltantes azeite fervendo, como nas antigas guerras.

Fora da Fortaleza houve, nos seus bons tempos de mocidade, um povoado, e também chácaras e sítios. Em frente ao baluarte de NE. [Santo Antônio] tinha o comando uma grande chácara, toda cercada de grossa e alta muralha, e dividida em grandes canteiros orlados de cantaria, e dispostos simetricamente afetando a forma de uma estrela. Está apenas a uns 200, ou pouco mais, metros do fosso, e todavia, apesar de irmos com o Cmt do Forte, que já é prático desses sítios, custamos a encontrá-la, tão alta, densa e cerrada é a mata que aí cresce e encobre seus muros, ainda hoje em pé. O que ainda mais revela a desídia, preguiça, descomunal indolência e imprevisão do futuro de todos quantos têm, há longos anos, vivido nesse Forte, que melhor local não poderiam encontrar para suas plantações, a não ser os próprios baluartes e cortinas que converteram em roça, o que, entretanto, ninguém poderia esperar.

---

[487] Falconetes: pequenas peças de artilharia.
[488] Pedreiros: morteiro antigo que arremessava pedras.
[489] Palamenta: aparelhos e petrechos de uma boca de fogo.

Dos vegetais que acompanham o homem, ainda aí vimos todos os comuns nessas paragens, beldroegas, caruru de sapo, tanchagem, labaça, etc., apesar de decorrerem já talvez mais de cinco lustros do seu completo abandono. Das árvores de fruto pelos antigos plantadas, apenas vimos bananeiras; não sendo crível que de tantas outras que os antigos cultivaram, e que naturalmente deviam ornar a chácara dos Governadores, não existam hoje árvores de laranjas, limas, limões, atas, café, canas, etc., talvez que a mata oculte ainda os destroços do pomar; no mais, o elemento selvagem, como de costume, matou e destruiu as plantas da civilização.

IV

Concluiu-se o Forte em agosto de 1783. Seu primeiro Comandante foi o Capitão de dragões da Companhia de Goiás, José de Mello de Souza Castro e Vilhena, que se achava desterrado em Mato Grosso. A 31 daquele mês – foi ocupá-lo com a guarnição do Forte da Conceição, cujas minas, só com algum custo, podem ser descobertas hoje. O novo há de custar a derrocar-se, nas suas obras principais, tão solidamente foi construído. Todas as suas dependências internas e externas, casas, quartéis, depósitos, ponte, portas, estradas, chácaras e mesmo o fosso, uns destruíram-se e os outros vão pouco a pouco, já estando a maioria em ruína completa.

Mas essas muralhas são tão fortes, tão bem alinhadas, tão bem acabadas – tão – quase, perfeitas, que hão de passar os séculos antes que se derruam; e ainda hoje, mantendo, pelo menos exteriormente, toda a ideia da grandeza e poder que lhes imprimiu o seu autor, testificam a consciência do trabalho e o esforço assinalado dos seus obreiros.

À perfeição da mão de obra junta-se a boa qualidade do material e, cousa notável, o ferro, que tão facilmente se decompõe nos países quentes e úmidos, que no Egito estraga-se em uma dezena de anos, que aqui na Corte, nas grades expostas, vemo-lo em poucos anos completamente carcomido nas suas barras, corroídas pela oxidação, aí, no Forte, conservam-se inalteráveis e tão puros como si foram novos, apesar de um século de exposição, os gatos de ferro que prendem as pedras das muralhas, e que ostentam nitidamente a cor azulada do ferro de fresco forjado.

Os edifícios internos, hoje em ruínas, foram também construídos com a mesma consciência do trabalho, mas eram relativamente mais débeis e necessitavam do zelo para conservarem-se: suas paredes são de pedra e cal, e o arcabouço de tal ordem que poucas são as vigas que estejam prejudicadas. Estragadas as ripas e os caibros, abatidas as telhas, apareceram as goteiras, e o tempo começou sem óbices o seu processo de destruição.

São as muralhas da frente as que guardam a mais esplêndida integridade: o mesmo já não se dá com as outras, que vão cedendo à força da vegetação que aí se desenvolve por entre as fendas do muro, ou sobre os parapeitos. Enormes embaúbas e gameleiras já assoberbavam seus troncos, empurrando com as raízes os blocos da pedra quando visitamos o Forte. Os terraplenas dos baluartes, as cortinas e a Praça seriam mata virgem se a guarnição, temerosa das onças e dos selvagens, não preferisse fazer neles os seus roçados de mandioca e milho, feijões [...]. Em todos os quartéis e casas, vive grande, imenso número de morcegos, a praga dos povoados velhos da Província; mas, assim mesmo, não em tanta quantidade como noutros lugares, e como aí mesmo em outros tempos, em que, segundo diz Pizarro:

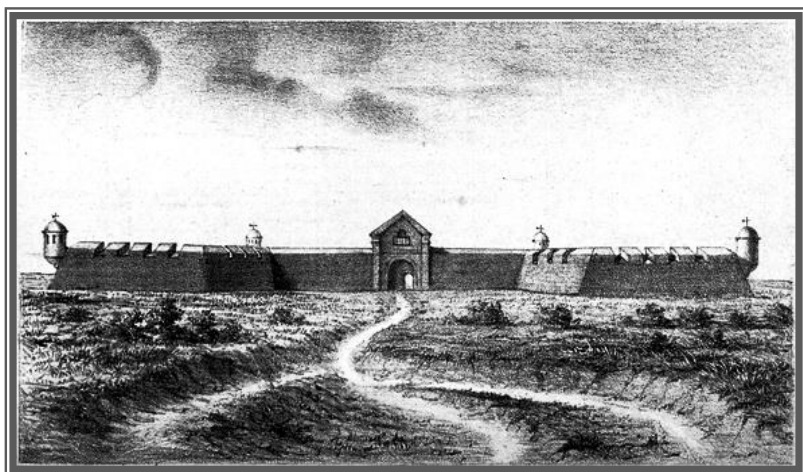



Imagem 43 – Forte Príncipe da Beira (IHGB, RJ)

> Principiando a sair uma hora antes da entrada do Sol, o encobriam formando uma densa nuvem pelo esmo dilatado da sua carreira, até os campos de Espanha, donde voltavam de madrugada.

Nossa presença no Forte trouxe pela primeira vez em, talvez, dezenas de anos, a vantagem de limpar-se suas muralhas, cortando-se e buscando-se extirpar as árvores que aí cresciam, e também derrubando a mataria externa que cobria o fosso e o seu perímetro. Infelizmente pequeno foi o tempo da nossa demora para vê-lo completamente limpo: todavia as muralhas ficaram escorreitas ([490]), e o Forte livre, em muitas braças, da floresta que o afogava.

À instâncias nossas, começou o Comandante o plantio de laranjeiras, então apenas três, na ladeira, e agora aumentadas de umas vinte, dispostas em dois renques desde o Porto até o fosso; todos arbustos já de metro e mais, e que, ao retirarmo-nos do Forte, deixamos vivos e pegados.

[490] Escorreitas: sem danos.

No Forte mora somente a guarnição composta atualmente de 14 soldados e um Sargento. O Comandante reside numa casinha, na barranca, a uns 10 m acima do Porto, aí tem também uma pequena horta. Em frente à casa há um pequeno destorcedor de cana, e um aparelho tosco para o preparo da farinha. Ao contemplar-se essa Fortificação que tem tanto de grandiosa como de estólida ([491]), não se sabe o que mais admirar, se o mérito da obra, o dinheiro e tempo gastos, as fadigas e misérias dos trabalhadores, isto é, a soma de esforços nessa construção empregados; se a fantasia do Capitão-General em querer ligar o seu nome a uma obra de guerra no gênero das de Macapá e Cabedelo, talvez cioso das glórias e recompensas que obtiveram os construtores destas.

Não havendo pedra calcárias no sítio, foi a necessária para as obras conduzida das margens do Paraguai ao registro do Jauru, daí por terra à Vila Bela e Guaporé abaixo até o Forte; e essa obra monumental ficou concluída dentro de sete anos, tempo diminutíssimo, se atendermos às dificuldades que deveriam acompanhar uma construção tão longínqua e tão balda de recursos próximos: o que é um padrão do esforço e da tenacidade de Luiz de Albuquerque.

Para bem se o avaliar, basta consignar-se que, anos depois, em 1825, 4 canhões de bronze, de calibre 24’, remetidos do Pará, pelo Tapajós, com destino a ele, só conseguiram chegar a Mato Grosso em 1830. Mas já o Forte tinha perdido sua importância; e o Presidente deliberou fazê-los de novo remontar o Alto Guaporé até a estrada de Cuiabá, com direção a essa Capital; e ali houveram por uns vinte anos, até que, em 1851, o Barão de Melgaço as fez descer para o Forte de Coimbra. (FONSECA)

---

[491] Estólida: absurda.

É muito fácil condenar uma obra e escarnecer de seus construtores sem ter vivenciado ou conhecido o momento histórico e político e, fundamentalmente, as características muito especiais do leito do Guaporé neste local que determinaram a edificação do Forte justamente neste ponto.

> Afinal, os homens do tempo, para o seu tempo, não deveriam estar tão errados como os julgava João Severiano da Fonseca e outros. Não há que duvidar da necessidade que existiu de serem construídos sucessivamente três fortes no mesmo lugar. Quanto à situação estratégica, é correta.
>
> O Forte foi construído acima da confluência dos Rios Mamoré e Guaporé. Isto é, qualquer invasão por parte da América espanhola só poderia efetuar-se descendo o Mamoré, o Beni ou Madre de Dios, e subindo o Guaporé. Portanto, o Guaporé seria percurso obrigatório. Ora, mas este Rio é largo, medindo geralmente mais de um quilômetro de margem a margem.
>
> Uma Expedição fluvial espalhar-se-ia nessa largura do Rio, e os canhões do Forte dificilmente poderiam atingir todas as embarcações. Justamente por isso, foi escolhido este ponto do Rio onde há uma pequena Cachoeira, sendo todas as embarcações obrigadas a passar através de um estreito canal.
>
> O alvo dos canhões do Forte seria aquele canal, onde as embarcações teriam que passar uma após outra. Este detalhe é notável, pois este é o único ponto de todo o Rio Guaporé onde há um canal obrigatório para a passagem das embarcações. No entanto, nem João Severiano da Fonseca nem os detratores da obra realizada pelos homens do século XVIII perceberam este detalhe.

Por outro lado, em frente ao Forte, na margem boliviana, estendem-se, por milhares de quilômetros quadrados, Lagos, Lagoas e terrenos alagadiços, formado pelos Rios Baurés, Itonamas e Mamoré. Por terra, nunca a América Espanhola conseguiria levar a efeito uma invasão até chegar à margem em frente ao Forte. E suponho que pudesse pelo Norte haver uma operação militar que apanhasse o Forte pela retaguarda, ele é tão grande, que à maneira dos castelos medievais, resistiria a um cerco prolongado, e suficiente para receber reforços. Mas o que explica e justifica a escolha do local onde foi construído o Forte Príncipe da Beira é a própria história das lutas entre espanhóis e portugueses ao longo do Rio Guaporé, conforme já vimos.

Se desde 1753, o centro dos conflitos entre vassalos das Coroas de Portugal e Castela era aquele, só ali, evidentemente, poderia ser construído o Real Forte do Príncipe da Beira. A sua construção foi o ponto culminante de uma luta entre espanhóis e portugueses, pela posse do território. A luta desenvolveu-se ali, em torno daquele local. Só ali, pois teria sentido a construção do Real Forte do Príncipe da Beira. Enfim, o Real Forte do Príncipe da Beira é uma obra militar que garantiu a grandeza e a integridade da futura Pátria Brasileira. Somente aqueles que veem nas ações dos antepassados objeto de críticas e desprezo poderão verberar hoje a construção do Forte, que teve lugar há dois séculos.

Por que Príncipe da Beira?

Até 1822, o Estado do Brasil era uma Província de Portugal, ou mais propriamente, uma Província do Rei de Portugal. Todos os nascidos no Brasil eram vassalos do Rei, tanto quanto os nascidos em Portugal.

Portanto, o Rei de Portugal era também Rei do Brasil. Ora, o herdeiro da Coroa, e somente ele, recebia o título de Príncipe. Somente era herdeiro o primogênito, fosse homem ou mulher. Portanto, aquele a quem coubesse suceder o Rei, e unicamente ele, recebia o título de Príncipe ou Princesa. Em 1645, foi acrescentado um título ao herdeiro: Príncipe do Brasil ou Princesa do Brasil. Assim, todo herdeiro da Coroa de Portugal e Brasil recebia automaticamente o título de Príncipe do Brasil ou Princesa do Brasil. Este título não era outorgado, mas sim, todo herdeiro recebia-o automaticamente. E assim foi até 1734, quando estava no trono D. João V. O seu sucessor era seu filho D. José, Príncipe do Brasil. No ano de 1734, nascia D. Maria, primeira filha de D. José. Estava, pois formada a linha de sucessão de D. João V:

1° D. José, seu filho, Príncipe do Brasil;

2° D. Maria, sua neta. Nessa linha de sucessão, o segundo herdeiro não tinha título.

Por isso, quando em 1734 nasceu D. Maria, o Rei D. João V (seu avô) concedeu-lhe o título de Princesa da Beira. A partir de 1734 passavam, dessa maneira, a existir dois títulos:

1° Príncipe (ou princesa) do Brasil, título que recebia automaticamente o primeiro herdeiro da Coroa;

2° Príncipe (ou princesa) da Beira, título que recebia automaticamente o segundo herdeiro da Coroa.

Em 1750, faleceu D. João V. Sucedeu-lhe o filho, D. José. Mas, tornando-se Rei, D. José passou a ser D. José I, e perdia por isso o título de Príncipe do Brasil. Sua filha, D. Maria, passou a ser a primeira herdeira, e como ainda não tinha filhos recebeu o título de Princesa do Brasil e da Beira.

D. Maria acumulava os dois títulos. Em 1761, nascia o primeiro filho de D. Maria, que recebeu o nome de D. José. Era ele o segundo herdeiro, e por isso recebeu o título de Príncipe da Beira, que estava com sua mãe. Estava formada a sucessão do Rei D. José I:

> 1° D. Maria, sua filha, Princesa do Brasil;
>
> 2° D. José, seu neto, Príncipe da Beira.

Agora, um parêntese: o Marquês de Pombal, Primeiro Ministro do Rei D. José I, dedicava grande estima ao Príncipe da Beira. Por isso, tentou introduzir em Portugal a Lei Sálica ([492]), que impedia às mulheres subirem ao trono.

Nesse caso, D. Maria ficaria impedida e, com a morte do Rei D. José I, subiria ao trono o Príncipe da Beira, seu neto. Entretanto, Pombal não teve êxito nessa tentativa. Deixemos a situação nesse pé, e volvamos agora à Capitania de Mato Grosso. Estamos no ano de 1776.

Em Vila Bela, Capital da Capitania, acha-se o seu Governador, o Capitão-General Cáceres, providenciando a construção de um grande Forte na margem direita do Rio Guaporé, e que substituiria o Forte de Bragança. Cáceres dá-lhe o nome de Forte do Príncipe da Beira. Por que não lhe deu o nome da primeira herdeira, D. Maria, Princesa do Brasil? Ou não se davam os nomes de princesas a obras militares? Ou fora Pombal quem determinara que se desse aquele nome ao Forte, desde que o Príncipe da Beira era por ele muito estimado, e queria torná-lo o primeiro herdeiro?

---

[492] Lei Sálica: dentre outras disposições, negava o direito às mulheres, à sucessão da Terra Sálica – a terra vinda dos antepassados.

Ou fora o próprio Capitão-General Cáceres quem escolhera o nome do Forte, desde que ele, Cáceres, era nascido na Província da Beira? Provavelmente esta última hipótese seja a mais fundamentada. Mas, voltemos à nossa história.

Em 1777, faleceu o Rei D. José I. Imediatamente passa a ocupar o trono a sua filha e primeira herdeira, com o título de D. Maria I. E passa a ser seu primeiro herdeiro, o seu filho D. José, Príncipe da Beira. A rainha perdera o título de Princesa do Brasil, e o seu filho automaticamente o recebera. Assim, D. José passou a ser Príncipe do Brasil, herdeiro direto do trono. E o seu título Príncipe da Beira deveria passar ao segundo herdeiro, que deveria ser o seu primeiro filho. Entretanto, como D. José não tinha filhos, passou a acumular os dois títulos: Príncipe do Brasil e da Beira.

Em 1788, faleceu D. José, Príncipe do Brasil e da Beira, o herdeiro do trono. Sua morte foi muito panteada pelo povo, pois era estimado. Bocage consagrou-lhe um epicédio ([493]). Falecera sem deixar filhos. Tornou-se herdeiro do trono D. João, segundo filho de D. Maria I, e irmão do Príncipe falecido. D. João recebeu o título de Príncipe do Brasil, e a sua filha mais velha, D. Maria Teresa, segunda herdeira, recebeu o título de Princesa da Beira.

D. João, Príncipe do Brasil, seria mais tarde D. João VI, Rei de Portugal e do Brasil. Assim, pois, D. José, Príncipe da Beira, depois Príncipe do Brasil e da Beira, deveria ser o Rei de Portugal e Brasil, com o título de D. José II. Tendo falecido, sucedeu-lhe o irmão, que se tornou D. João VI. Quando foi dada a denominação Forte do Príncipe da Beira, D. José era segundo herdeiro.

---

[493] Epicédio: poema fúnebre.

Só mais tarde, veio a acumular os dois títulos: Príncipe do Brasil e da Beira. Em suma: o nome todo do Príncipe da Beira era José Francisco Xavier de Paula Domingos Antônio Agostinho Anastácio. Era filho de D. Maria I e irmão mais velho de D. João VI. Nasceu em Lisboa em 1761, com o título de Príncipe da Beira, e faleceu em Lisboa, em 1788 com o título de Príncipe do Brasil e da Beira. (FERREIRA, 1961)

Relatos Pretéritos do Forte Príncipe da Beira

Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres (1779)

Construção do Forte do Príncipe da Beira, e Conservação de Outros Estabelecimentos.

Il.mo e Ex.mo Sr. Martinho de Mello e Castro – Na construção do Forte do Príncipe da Beira, que principiei no dia 20.06.1776, conforme as precedentes e repetidas contas que tenho feito subir à presença de Sua Majestade em direitura a V. Ex.ª, continuo em fazer prosseguir com todo aquele maior vigor e diligência de que se fazem susceptíveis os escassos meios deste país aonde, além do dinheiro, que é o mais indispensável instrumento com que se aplainam as dificuldades e adiantam semelhantes trabalhos, faltam ainda verdadeiramente vários outros recursos necessários, como são os competentes artífices e operários que se deveriam empregar, de maneira que, sobre alguns remetidos do Pará depois das mais excessivas delongas e despesas, fui obrigado, por último, a mandar vir um mais considerável número deles, que hão de ser escravos do Rio de Janeiro, aonde a referida encomenda, sobre conta da Real Fazenda, se fez há perto de um ano; mas, antes dos fins do corrente de 1779, não poderá chegar a esta Capital, sendo fácil de calcular por esta tão extraordinária demora aliás inevitável, suposto que dentro

do mesmo continente, que a V.Ex.ª representa, apesar das mais vivas recomendações; os obstáculos que quase insuperavelmente se oferecem a fim de qualquer empresa nestas tão desprovidas como remotas regiões, apesar do grosso cabedal quase incrível na Europa que tudo custa, por maiores que sejam os esforços do zelo e da economia.

Enquanto aos outros novos estabelecimentos e postos guarnecidos desta dita Capitania, sobre que igualmente tenho posto na real presença, mediante o conhecimento de V. Ex.ª, as humildes contas e representações que correspondiam, vão subsistindo no indicado estado, enquanto a Rainha nossa senhora não for servida decidir ou mandar o contrário; ao mesmo tempo que o entretimento de todos eles se faz quase impossível de suprir, como por muitas vezes tenho relatado a V. Ex.ª, pela expressada falta de meios.

Presentemente se me não oferece que acrescentar às sobreditas contas, que a última nova fundação de que ainda não tinha dado parte, a qual da mesma sorte fiz executar, constante do termo que incluo a V. Ex.ª; situada na Margem Ocidental do Rio Paraguai, a 3 ou 4 dias de viagem para cima do presídio que chamei Nova Coimbra; na imaginação de se tratar de demarcações, segundo respectivamente anunciam os dois tratados públicos. Nesta mesma ocasião, executo as ordens de Sua Majestade concernentes à clandestina extração dos diamantes, absolutamente proibida nesta Capitania, dirigindo as respectivas devassas que vou fazendo tirar, ao Ex.mo Visconde de Vila Nova da Cerveira como Secretário de Estado dos negócios do Reino, pois que assim o determina a Carta Régia de 16.11.1770.

Deus guarde a V. Ex.ª muitos anos.

Vila Bella, 5 de junho de 1779. (RIHGB, 1865)

Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva (1833)

Deste salto vão trinta léguas ao do Jirau, latitude de 09°21′ S; também é mui perigoso o seu trajeto, sendo preciso varar as canoas por terra sobre rolos de madeira por espaço de 365 braças ([494]).

Passando em 1768 por esta paragem, o Governador de Mato Grosso Luiz Pinto de Souza, a tomar posse daquele Governo, erigiu aqui uma Povoação que denominou de Balsamão, com os índios Pamas, que já existiam nesse lugar; a Cachoeira consta de cinco saltos continuados.

Seguem-se as Cachoeiras dos Morrinhos, Bananeira, Pederneiras, Caldeirão do Inferno e Paredão, desta última vão cinco léguas à Barra do Mamoré, e à do Guaporé onde está o Forte do Príncipe da Beira, além destas ainda se encontra a da Misericórdia, cujo perigo depende do estado das águas, e a do Ribeirão de cinco saltos, na Latitude de 10°S, o varadouro é de 340 braças ([495]), hoje se denomina a esse lugar S. José do Ribeirão.

Nele há um destacamento com escravos do Estado destinados à cultura, a benefício dos que navegam para o Pará, e Mato Grosso: esse estabelecimento, criado de ordem do Ministério pelo Governador Caetano Pinto de Miranda Montenegro, prosperou no tempo daquele Governador, e do seu imediato sucessor Manoel Carlos, hoje, porém tem decaído, chegando até a não fornecer o sustento diário para a guarnição, que o vai buscar ao Forte Príncipe da Beira. (SILVA)

---

[494] 365 braças: 803 m.
[495] 340 braças: 748 m.

James C. Fletcher e Daniel P. Kidder (1845)

O Tenente Gibbon, U.S.N. deu-nos um relato muito interessante de sua descida [em 1852] do Rio Mamoré, desde o Forte Príncipe de Beira até o Madeira, e daí até o Pará; mas a melhor descrição detalhada dessa longa rota e das numerosas dificuldades que ela opõe ao viajante e ao negociante, se encontra numa memória publicada pelo Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro. (FLETCHER & KIDDER)

Felipe José Nogueira Coelho (1850)

Em 20 de junho, lançou S. Ex.ª a primeira pedra, com as solenidades costumadas e assistência de vários oficiais, do novo Forte que mandou erigir na margem Oriental do Rio Guaporé, pouco acima da arruinada Fortaleza da Conceição, em sítio alto e bem proporcionado. Denominou-o – Forte do Príncipe da Beira — em obséquio do Sereníssimo Príncipe que era da Beira, e hoje do Brasil. Mandou gravar no pórtico ou porta principal uma inscrição latina, que se acha nos Anais da Câmara, e nomeou para seu primeiro Comandante o Capitão de Dragões da Capitania de Goiás José de Mello da Silva Castro e Vilhena, que aqui se achava destacado. Festejou-se em Vila Bela o regresso de S. Ex.ª e a construção do dito Forte [como muro desta Capitania] com um numeroso outeiro, em que lembrou o verso de Virgílio:

> "*o fortunatos nimium, sua si bona norint, agrícolas*" ([496]).

Foram criados Capitão e Oficiais da ordenança para a Povoação do mesmo Forte e vizinhanças. Fez também S.Ex.ª Capitão-mor das conquistas do Paraguai

[496] Oh! que felizes seriam os homens do campo se conhecessem a sua felicidade! (Virgílio, Geórgicas, II, 458)

a João Leme do Prado, sertanista inteligente, o qual tinha ido descobrir o Rio Embotety, hoje Mondego, que deságua no Paraguai acima do Presídio da Nova Coimbra, dando notícias das campanhas e margens do mesmo Rio, e de que lho apareceram alguns índios que, por alguns trajes, rosários, miçangas e ornatos de prata que traziam, bem deixavam ver se comunicavam com os espanhóis. Pouco abaixo da Foz do mesmo Mondego, descobriu também um lugar mais próprio para Povoação, e mesmo para Forte. Em 16 de setembro, recolhendo-se S. Ex.ª do Forte do Príncipe da Beira, mandou dar princípio a uma Povoação, que denominou Viseu, na margem Ocidental do Guaporé, em quase meia viagem do sobredito Forte. E concedeu alguns privilégios aos que quisessem ir ser colonos, pelo bando do dito ano, no Registro 5ª da Ouvidoria, à folha 123. Foi aberta neste ano a rua que corta o quintal do Palácio, como tinha sido no ano antecedente a travessa grande que vai da Praça à Rua do Fogo, por ordem de S. Ex.ª e despesas da Câmara, para melhor prospecto e cômodo da Vila. Em 2 de outubro criou S.Ex.ª o primeiro Cadete que teve a guarnição militar desta Capital. (COELHO)

Revista Trimensal do IHGE do Brasil (1864)

Tradução de Alguns Artigos da Gazeta de Buenos-Aires

Título – Navegação Dos Rios

Já manifestamos de que modo entorpeceram a demarcação da linha divisória estipulada no dito Tratado. Logo depois, em 1870, povoaram fazendas, e puseram guardas nas privativas possessões da Espanha, na linha que devia tirar-se desde o Arroio S. Luiz, pela margem Ocidental da Lagoa-mirim até o Arroio mais Meridional, que entra em seu desaguadouro; e assim contravieram ao Tratado de 1770.

Construíram do modo o menos injustificável os Fortes Albuquerque e Coimbra, em território pertencente à Espanha, e várias povoações na margem Meridional do Itenes, e entre elas o Forte Príncipe da Beira, construído poucos meses depois de concluído o Tratado de 1777, sobre a Vila do mesmo Rio Itenes com o objetivo de usurpar toda a navegação do Madeira. (RIHGB, 1864)

Cândido de Melo Leitão (1941)

As constantes lutas do Sul, "*principais motivos das discórdias ocorridas entre as duas Coroas*", fizeram com que as lindes platinas fossem desde logo demarcadas e por pessoal numeroso, que levasse com brevidade a cabo tal empreendimento. Para o restante da linha divisória, desde esse remoto Rio Branco, ao Norte, "*região onde até então nenhum homem branco havia penetrado*", até esse Extremo Sudoeste onde, para evitar as constantes incursões dos castelhanos, fazia o Governo de Lisboa levantar o Forte Príncipe da Beira, era nomeada uma só Comissão. Diz explicitamente a provisão do Capitão General João Pereira Caldas:

> Para proceder com conhecimento mais exato e maior certeza à importante operação de demarcação dos domínios reais, ordenou o Governo de Lisboa que se empregassem no reconhecimento das fronteiras os mesmos geômetras e engenheiros tanto na Capitania do Grão Pará como na de Mato Grosso. [...]

As viagens de Natterer [...] de julho de 1829 a agosto de 1830, descendo o Guaporé (com demora de alguns dias no Forte Príncipe da Beira) e o Mamoré, residindo em Borba quase um ano [24.11.1829 a 25.08.1830]; de setembro de 1830 a setembro de 1831, subindo o Rio Negro até à Cachoeira de Tumui e visitando alguns dos seus afluentes; de setembro de 1831 a fins de 1832,

quando explorou o Rio Branco até ao Tacutu; de 1833 a julho de 1834 em pequenas expedições pelas proximidades de Manaus, chegando ao Pará em setembro de 1834. [...] Alcides D'Orbigny veio à América do Sul, contratado pelo Governo argentino. [...] Tendo penetrado em nosso território na altura do Forte Príncipe da Beira, à margem do Guaporé, subiu por esse Rio até Vila Bela, regressando pelo mesmo caminho fluvial para a Bolívia. (LEITÃO)

Antônio Leôncio Pereira Ferraz (1978)

O Forte fica em 12°36' S e 21°26'28" O do Rio de Janeiro, e a ele voltaria, em 1778, o mesmo Capitão-General ([497]), em inspeção às obras em andamento e ao material de guerra ali chegado. A cal empregada na construção fora enviada de Corumbá pela via fluvial do Jauru e dali à do Rio Guaporé; só em 1782 foram conduzidas pedras que deram para o fabrico de 2.000 alqueires [de cal]. As obras de cantaria eram executadas no Jauru e o restante do material vinha do Pará, pelo Rio Madeira, na época tão movimentado, a ponto de dar melhores resultados que as monções de povoados. [...]

A fundação do Forte do Príncipe da Beira [1776], com a de Viseu [1776], obrigaram os espanhóis à assinatura do Tratado de Santo Ildefonso, cujo ajuste foi terminado em 1777, valendo aquele Capitão General ([476]) a frase com que o pintaria o dirigente espanhol de Santa Cruz de la Sierra: "*O mais ambicioso dos Governadores portugueses*". [...]

O Forte do Príncipe da Beira é abaluartado, pelo sistema Vauban, e construído sobre um quadrado, medindo cada face 118,5 m e tendo em cada ângulo um baluarte de 59 m sobre 48 m na máxima altura.

[497] Capitão-General: Pereira e Cáceres.

Em cada baluarte há 14 canhoneiras, sendo 3 por flanco e 4 por face. As cortinas, que ligam os baluartes entre si medem cada uma 92,4 m, e as golas 22 m. O fosso, de largura variável, entre 1,5 m e 3 m, atinge 9 m em frente ao baluarte da Conceição, tendo em todo o seu desenvolvimento 2 m de profundidade. O portão do Forte fica no centro da cortina que se acha voltada para o N. e dá acesso a um saguão, dividido em 2 compartimentos; liga-o ao outro lado do fosso uma ponte de 31 m de comprimento. Na Praça principal da Fortificação, há 2 ruas de casas, paralelas às cortinas e formando um conjunto de 12 edifícios, todos em ruínas. As muralhas do Forte são de alvenaria de pedra, com revestimento de cantaria, e medem da esplanada ao fosso 8,22 m. Na cortina voltada para Oeste, há também um portão que dá saída para o Rio. O Forte se acha assentado numa Colina, que dista 180 léguas aproximadamente da atual Cidade de Mato Grosso e 14, em linha reta, da Foz do Rio Mamoré.

[...] O principal técnico de que dispôs [o Governador] Luiz de Albuquerque, no seu projeto de edificação do Forte, foi o Ajudante de Infantaria Domenico Sambocetti, conquanto tenha sido ouvido a respeito Ricardo Franco. O Diretor de Obras, porém, foi o Capitão José Pinheiro de Lacerda, que despendeu na construção 480:000$000 soma essa, sem dúvida alguma, vultosa para aqueles tempos. As obras ficaram terminadas em 1783 e era o Forte destinado a receber 56 canhões, segundo se infere do seu próprio traçado; mas só em 1830 ali aportava a primeira artilharia que lhe era destinada, constante de 4 bocas de fogo de calibre 24, enviadas do Pará desde 1825. Mais tarde, ali foram ter mais 14 canhões de ferro, de calibre 12. Foi seu primeiro Comandante o Capitão de Dragões [da Capitania de Mato Grosso] José de Melo Castro de Vilhena e Silva.

Em 1864, ainda havia ali uma guarnição de 10 soldados, dos quais só três ficavam no Forte, sendo os demais deslocados para Pedras e Itonamas, segundo o Coronel Augusto Fausto de Souza.

A 09.06.1789, foi aquela Fortificação visitada pelo naturalista Dr. Alexandre Rodrigues Ferreira, vindo do Pará em missão régia de caráter científico. Em 1831, devido ao abandono em que se achava e o consequente relaxamento da disciplina, houve um levante da guarnição, concomitante com o de outras forças da Província.

Cinco anos mais tarde [1836], para ali eram mandados os sentenciados cumprir penas e, dois anos mais tarde [1838], o Dr. Francisco Sabino da Rocha Vieira, chefe da Sabinada, haveria tido igual sorte, se potentados de Mato Grosso não lhe tivessem ostensivamente dado guarida, salvando-o certamente de perecer em região tão inóspita. (FERRAZ)

Franco Cenni (2003)

O citado Engenheiro italiano Domenico Sambocetti chegara à capital de Mato Grosso em 1772, ou talvez dois anos mais tarde, e, tendo que trabalhar numa obra militar, passou a pertencer aos quadros do exército português com a patente de ajudante de infantaria. Não se sabe ao certo se foi ele ou o Engenheiro italiano Antônio Enrico Galluzzi [[498]] quem fez o projeto do Forte do Príncipe da Beira, cuja planta é idêntica à da Fortaleza de São José de Macapá, no atual território do Amapá, mandada construir pela rainha dona Maria I, mãe de Dom João VI, para defender o Extremo Norte do Brasil contra as tendências expansionistas da Guiana Francesa e festivamente inaugurada em 19.03.1792.

[498] Antônio Enrico Galluzzi: segundo alguns, Giovanni Antônio Gallucci.

O Real Forte do Príncipe da Beira se compunha de quatro baluartes, sendo dedicado a Nossa Senhora da Conceição o que olhava para o Poente; a Santa Bárbara o que se erguia em direção ao Sul; a Santo António de Pádua e a Santo André Andino os outros dois. Os trabalhos de construção nunca foram interrompidos, ocupando sempre mais de 200 homens, entre engenheiros, artífices, carpinteiros e pedreiros, que executaram urna verdadeira obra de arte, pois o forte foi construído com a mesma perfeição com que se costumava erigir, naquele tempo, palácios e catedrais. Domingos Sambocetti faleceu em 1780, antes que fosse acabada a construção, e a ele pertence, com certeza, o túmulo ainda agora existente na Capela do próprio Forte, por outros atribuído ao Príncipe da Beira, que, ao contrário, falecera em Lisboa.

Antônio Enrico Galluzzi fora membro da Comissão de demarcação de limites com a Espanha e dirigiu a construção da Fortaleza de São José do Macapá, às margens do Rio Amazonas, cujas muralhas tinham 6 m de espessura e 10 de altura. Ao centro do quadrilátero, defendido por 56 poderosos canhões, havia a praça de armas, o paiol, o hospital, o depósito de víveres e o alojamento da guarnição. (CENNI)

Pequena História do Forte

O escritor Manoel Rodrigues Ferreira, "*Nas Selvas Amazônicas, 1961*", faz um interessante histórico do Real Forte Príncipe da Beira.

Há cerca de cem anos, o Barão de Melgaço, que teve em mãos o arquivo do governo de Mato Grosso, escreveu uma história do Real Forte do Príncipe da Beira, que passaremos a reproduzir em seguida, na íntegra, sem o interromper uma vez sequer. Eis, pois, a história do Real Forte do Príncipe da Beira, tal qual a escreveu o Barão de Melgaço:

> Foi erigido para substituir a arruinada Fortaleza da Conceição ou Bragança, situada dois quilômetros abaixo. A primeira pedra foi lançada aos 20.06.1776. É um quadrado fortificado pelo sistema de Vauban, revestido de cantaria, e destinado a montar 56 peças de artilharia. É fundado em terreno sólido, e o único que aí não se alaga nas grandes cheias do Guaporé, que neste lugar se elevam a 45 palmos ([499]). Esta construção era uma empresa colossal, em relação aos pouquíssimos recursos da Capitania [de Mato Grosso], em pessoal, material e dinheiro. Foi preciso mandar vir de fora operários, ferro, ferramentas e outros materiais, sem excetuar a cal. Deste gênero [cal] vieram do Pará perto de mil alqueires; veio depois de Cuiabá, da Povoação de Albuquerque, e afinal do Registro do Jauru, por ter-se achado, não longe, pedra calcária.

O Governador Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, que concebera o projeto desta gigantesca obra e fez os maiores esforços para realizá-la, não dissimulava as dificuldades que tinha a superar. Em ofício de 30.11.1778, dirigido ao Ministro, dizia:

> Na construção do Forte do Príncipe da Beira [...] continuo em fazer prosseguir com todo aquele maior vigor e diligência de que se fazem suscetíveis os escassos meios deste País; aonde, além do dinheiro que é o indispensável instrumento com que se aplainam as dificuldades e adiantam-se semelhantes trabalhos, faltam ainda verdadeiramente vários outros recursos necessários, como sejam os competentes artífices e operários, que se deveriam empregar, de maneira que, sobre alguns remetidos do Pará, depois das mais excessivas delongas e despesas, fui obrigado, por último, a mandar vir um mais considerável número deles, que hão de ser escravos do Rio de Janeiro, onde a referida encomenda, sobre conta da Real Fazenda, se fez há perto de um ano; mas, antes dos fins do corrente de

[499] 45 palmos: 9,9 m.

> 1779, não poderá chegar a esta Capital [Vila Bela], sendo fácil de calcular por esta demora os obstáculos que quase insuperavelmente se oferecem nestas tão desprovidas como remotas regiões, apesar do grosso cabedal que tudo custa, e por maiores que sejam os esforços de zelo e economia.

Em ofício, de 04.01.1785, relata Cáceres:

> O novo Forte do Príncipe da Beira, em cuja regular Fortificação se tem sempre trabalhado desde 1776, ao menos com 200 pessoas, daí para cima, exatamente mantidas e pagas de seus vencimentos até hoje, e combinando-se os mesmos esforços com os diminutos meios e faculdades de que só posso prevalecer-me, de alguma forma se poderia comparar aos de um pigmeu que, com os seus pequenos braços, se propusesse a abarcar algum vasto e mal seguro edifício, no meio dos desertos, sustentando-o e preservando-o das muitas ruínas e desamparos a que precisamente se achasse exposto em semelhantes termos...

O andamento dessas obras afrouxou com a retirada de Luís de Albuquerque, em 1790, para Portugal. Os Generais seus sucessores tiveram de repartir a sua atenção e os poucos recursos de que dispunham, para outros pontos da fronteira de Mato Grosso, e ainda, pela do Baixo Paraguai. O Sargento-mor José Manoel Cardoso da Cunha, mandado ao Forte em 1797, com um reforço de cento e tantos homens, escrevia ao Governador da Capitania de Mato Grosso:

> Para se concluir tudo isto se carece de muita cal e muitos obreiros, de mil para cima que, com os que aqui se acham, me parece que nem em 10 anos se acabam as referidas obras.

Em 1824 recaiu em um velho miliciano, José Francisco da Cunha, que, desde havia muito, morava

com sua família junto ao Forte. Era um homem de cor e quase analfabeto: não lhe faltavam porém zelo pelo serviço e conhecimento do estado das cousas, como se vê dos seguintes trechos da sua tosca correspondência, que patenteia o mísero estado do Forte. Em 28.02.1824, ele dizia:

> Eu vou participar a V. Ex.ª o miserável estado, em que encontrei o armamento desta repartição, que indo mandá-lo limpar, fui achar uns cheios de terra até a boca [...] há 11 para 12 anos que se não limpa o armamento de mão [...] os aquartelamentos todos descobertos e com falta de ferragens e fechaduras [...] Estes (os soldados) todos vivem desgostosos, sem perceberem cousa alguma.

Em 12.03.1830, tornava a escrever:

> Será possível, Ex.^{mo} Sr., que estes miseráveis um ano e dois se hão de vestir com quatro oitavas? [...] também vou por meio destas, com a maior submissão e respeito, pedir-lhe que me clareie se há alguma ordem para se destruir este Presídio ([500]), pois me vejo cercado de licenças sem que me mandem gente alguma [...] mas eu lembro que, há 55 anos, que giro nesta fronteira e me não é oculto o modo por que eram tratados meus antigos predecessores, e que era o brinco dos antigos predecessores de V. Ex.ª este importante Forte, onde se gastaram uns poucos de milhões [...]
>
> Eu, Exmo. Sr., sem guarnição alguma, como já propus na presença do Exm° Sr. Governador das armas, por uma relação, a Guarnição que tenho; e esta Guarnição grita, os soldados de 2ª linha choram, o hospital geme, sem eu ter com que os possa curar. As doenças de circunstâncias, eu sou que administro o modo de as curar por não haver cirurgião.

---

[500] Presídio: praça de guerra.

> A quem se há de dizer, Exm° Sr., que há quatro anos que não vem uma libra de açúcar, nem um frasco de cachaça, e não falemos na farinha, ao menos para atender a esses miseráveis [...] já não vem uma onça de remédio, já não vem um meio de sola, já não vem uma libra de sebo [...]. Eu não sei, Exmº Sr. o que pretendem sobre isto [...]. Com respeito e submissão, vou prostrar-me aos benignos pés de V. Ex.ª, pedir-lhe o meu rendimento, pois há 8 anos, Exm° Sr., a trabalhar com o meu filho para poder subjugar este presídio, sem termos recebido um só vintém!

Falecendo este Comandante em 1830, sucedeu-lhe interinamente seu filho, Capitão de milícias. Este foi submetido por um Alferes do Exército, contra quem se levantou a guarnição, e bem assim contra outro alferes, que foi nomeado Comandante em 1831. Alguns Presidentes deram providências que foram ineficazes por faltarem os meios indispensáveis para acudir às mais necessárias precisões daquele estabelecimento. Em 1864, o Presidente, General Albino de Carvalho, incumbiu o exame do estado do Forte a um oficial, de cujo relatório consta que:

> estão-se desmoronando as muralhas, sobre as quais desde há muito cresce mato e até arvoredo corpulento. O madeiramento dos edifícios, dos reparos de artilharia, da parlamenta e armamento, destruído pelos cupins. Os artigos de metal, carcomidos de ferrugem, tendo sido grande porção de ferragem dos reparos das portas, da palamenta [necessários ao serviço de uma boca-de-fogo], etc., arrancada e vendida aos Bolivianos, a troco de víveres, sem excetuar os gatos de ferro que prendiam a obra de cantaria. O equipamento de artilharia e infantaria inservível: não há um cartucho de artilharia, nem com que fazê-lo; só existem oito libras de pólvora; não há bandeira; só existe uma pequena canoa de montaria pertencente a uma mulher.

> A guarnição compõe-se de um Alferes, um Cadete servindo de Sargento e 10 soldados, dos quais 4 estão destacados nas Pedras e 3 no Itonamas, ficando 3 para o serviço do Forte. A Povoação, outrora considerável [mil pelo menos] de mestiços e índios, que moravam nas imediações, está reduzida a poucos indivíduos, que entre todos mal chegam a plantar um alqueire de milho, raros pés de mandioca e nenhum feijão; a semente do algodão até perdeu-se, e alguns tecidos, de que necessitam, são comprados dos índios Mojos, donde tiram também o necessário para o sustento.

Terminava dessa maneira, em 1864, a história escrita à altura desse mesmo ano, pelo Barão de Melgaço. Nessa história, vê-se que o Forte nunca chegou a ficar completamente terminado. Devemos subentender, entretanto, que nunca chegou a ficar completamente equipado e talvez faltando alguma obra complementar, sem maior importância. Tanto isto é verdade que o historiador Pizarro, escrevendo cerca de 1820 sua "*Memória Histórica*", disse do Real Forte do Príncipe da Beira:

> Foi construído todo este edifício com pedras de cantaria; e a muralha, escarpada até a cortina, tem de altura 25 palmos ([501]), com um portão majestoso na frente do Norte, sobre o qual, fabricado de abóbada, e com pedra lavrada por canteiro, se colocou a referida inscrição. Defronte deste portão está um rebelim ([502]) com ponte levadiça, e um famoso fosso, cisterna, casa de pólvora subterrânea, hospitais, armazéns, quartéis para o Governador, e para a guarnição, prisões, e uma Capela decente, sem que algum desses edifícios se veja de fora das muralhas. Logo que se concluiu a obra, passou a habitá-la, no dia 31.08.1783, o Comandante, que era do Forte antigo da Conceição, com todo Trem Militar, e Fazenda de El Rei.

[501] 25 palmos: 5,5 m.

[502] Rebelim: construção externa de duas faces, que formam ângulo saliente, para defesa.

> É, porém para lamentar que, construído esse edifício, assaz útil, a tanto custo, e não havendo além disso outro semelhante, à exceção do de São José do Macapá, na Capitania do Pará, de momento a momento se vá arruinando, por se apoderarem os morcegos de todas as casas, e tão abundantemente que, principiando a sair delas uma hora antes da entrada do Sol, o encobrem, como formando uma nuvem densa, pelo espaço dilatado da sua carreira, até as campanhas de Espanha, donde voltam de madrugada. Dista de Vila Bela 110 léguas em linha reta e pelo Rio 190, por muitas voltas que faz em toda essa extensão. Ocupam este lugar 477 habitantes; e aqui termina o Distrito da Cidade do Mato Grosso, dividido pelo Rio Paraguai.

Em 1820, Pizarro afirmava que o Real Forte do Príncipe da Beira ficara concluído em 1783, sendo que, no dia 31 de agosto desse mesmo ano, o Comandante do antigo Forte da Conceição passava a residir nele.

No Interior do Forte

Subindo a escada provisória, abrimos o pesado portão de madeira e penetramos no Forte. Achamo-nos na entrada de abóbada cilíndrica, alta. A esquerda há outra porta que leva a diversos cômodos, o último dos quais com grossas grades de ferro nas janelas. Devia ser uma prisão. À direita, outra porta dá para outro cômodo. Continuando, abrimos um grande portão de madeira, com grandes gonzos de ferro. Passando-o, encontramo-nos no pátio interno do Forte. E surgindo da vegetação alta que ali cresceu, elevam-se paredes mostrando-nos as molduras, em pedra trabalhada, das suas janelas e portas.

Nada mais existe das estruturas de madeira dos telhados. São as paredes dos dezesseis alojamentos construídas de pedras e argamassa de calcário.

Retiradas as telhas e as estruturas de madeira, a vegetação cresceu nas juntas de argamassa das paredes, trincou-as, e a água das chuvas, penetrando lentamente, continuou o trabalho de desagregação dos materiais. E assim foram caindo as partes superiores das paredes. Muitos dos alojamentos hoje nada mais são do que escombros.

A Construção do Forte

Em meio ao silêncio ambiente, observando as paredes que surgem da vegetação, vêm-nos à memória os dias da construção do Forte do Príncipe da Beira, há quase dois séculos.

As obras, iniciadas em 1776, com a presença do Governador de Mato Grosso, o Capitão-General Cáceres, nunca foram interrompidas. Dois engenheiros sobressaíram ali: Domenico Sambocetti e Ricardo Franco de Almeida Serra. Este último foi o braço direito de Cáceres durante todo o tempo da construção, que durou seis anos.

Nunca menos de 200 homens ali trabalharam. Eram Engenheiros, Arquitetos, Artífices, Pedreiros, Carpinteiros, trabalhadores de todas as categorias, de Portugal e do Brasil, e que ali executaram uma obra perfeitíssima.

Os trabalhos de arte executados em pedra são admiráveis. Não há uma aresta de um bloco que seja, destoando da harmonia geral. Não estamos diante de uma construção notável pelas suas extraordinárias proporções. Estamos diante de uma obra de arte. Notamos neste Forte o mesmo cuidado, a mesma perfeição que os artesãos dedicavam à construção de palácios e catedrais. Esta obra foi feita para durar uma eternidade.

> Parece-nos um conto de fadas esta Fortaleza construída com tanto carinho e perfeição, por Engenheiros, Arquitetos e Artesãos, numa clareira aberta em plena floresta equatorial amazônica. Estamos agora adivinhando, naqueles anos de construção, aqueles homens entalhando na pedra bruta, medindo exatamente, dispondo peças com perfeição geométrica, enquanto junto deles rondavam índios ferozes e esturravam onças.
>
> A localidade mais próxima era Vila Bela, a uma distância de cerca de 700km, Rio Guaporé acima. E, então, concluímos que esta gigantesca obra foi um milagre da vontade humana e a afirmação das qualidades inexcedíveis de uma raça que, navegando mares desconhecidos, descobrira novos mundos preparando o advento do Renascimento. E, assim, nos orgulhamos de ser seus descendentes. A energia de um povo que deixou este testemunho em plena selva virgem da Amazônia não perece, nem se dilui no tempo. Essas excelsas qualidades do meu povo, que sempre apregoei, sinto-as aqui, neste passado vivo e vibrante. (FERREIRA, 1961)

Percorrendo o Forte

O escritor Manoel Rodrigues Ferreira, oitenta e três anos depois da visita do Dr. João Severiano da Fonseca, narra sua incursão ao Real Forte Príncipe da Beira nos idos de 1960:

> Anda-se com certa dificuldade através da alta vegetação que nasceu no interior do Forte. Os espinhos seguram-nos a roupa e, às vezes, pisamos em falso nas lajes sob o capim alto. Sim, capim, e também grama. Há cerca de dois anos, um Tenente da guarnição do Exército ganhou um veado vivo e deixou-o a pastar, preso no interior do Forte.

Alguns meses depois, regressando ao Rio de Janeiro, foi com os seus comandados, buscá-lo. Correram-lhe atrás, e o veado acabou subindo ao alto da muralha. Desesperado com o cerco, o veado saltou espetacularmente da alta muralha, morrendo instantaneamente ao chocar-se no fundo do fosso que circunda a parte do Forte adjacente ao Rio. Caminha-se, pois, com certa dificuldade através da vegetação alta.

No centro do Forte, o chão é de rocha viva, por isso vê-se imediatamente uma abertura quadrada, com talvez quarenta centímetros de lado. Dificilmente um homem poderá passar através dela. A respeito desta abertura correm as versões mais fantasiosas e fantásticas. Dizem que é a entrada de um subterrâneo que vai sair quase 500m além, no interior da mata, e, também, que um ramo ia dar na margem do Guaporé. Aliás, em 1877, João Severiano da Fonseca, que ali esteve, escreveu sobre o subterrâneo existente no centro da Praça do Forte:

> No centro há uma grande cisterna, com os escoadouros necessários para o excesso de águas, cuja abertura de saída vê-se na barranca do Rio, como um corredor quadrado, de dois palmos de face, fechado por uma grade de ferro.

Há oitenta e três anos, João Severiano viu um pequeno túnel que ligava a grande câmara subterrânea à margem do Rio Guaporé. Hoje, não existe mais essa saída junto à margem. Pelo menos não é mais visível. João Severiano nada diz sobre alguma saída subterrânea para o morro próximo, que, com toda a certeza, nunca existiu. Deitando-se na terra e introduzindo-se a cabeça na abertura, pode-se verificar que há uma grande câmara subterrânea, de talvez dez metros de altura e outros tantos de largura.

Esta câmara é bem construída e em forma geométrica. Devido à escuridão, não se pode verificar se existe ou não alguma galeria que se destaca desta câmara. Entretanto, podemos vislumbrar bem lá embaixo, a talvez uns dez metros de profundidade, o piso completamente forrado de excremento de morcegos, que no interior existem aos milhares, o que também confirma a informação dada por Pizarro em 1820.

Continuando a caminhar, chegamos aonde era a antiga Capela. Somente três paredes continuam de pé, e a parte superior da abertura onde estava a porta da sacristia está prestes a cair fragorosamente.

O Sargento que me acompanha mostra, no interior da Capela, o buraco que um Sargento, em 1934, cavou, a fim de desenterrar os objetos de valor do "*Príncipe*". Achou uma espada e objetos de metal do fardamento e que deveriam ser do Engenheiro italiano Domenico Sambocetti, que tinha a patente de oficial do Exército Português.

E caminhando através dos escombros e das paredes, repentinamente afundo num buraco escondido pela vegetação. O Sargento não consegue reprimir um sorriso que a situação inesperada lhe provocara. E como eu insistisse em descobrir a razão do buraco, ele não viu outro jeito senão relatá-la. Em janeiro de 1959, uma praça da guarnição do Exército sonhou que havia um tesouro enterrado no interior do Forte [na região, denominam "*enterro*" estes tesouros enterrados]. A praça sonhou, pois, que havia um "*enterro*" em certo lugar do Forte, e do qual ele se lembrou perfeitamente quando acordou. E apanhando um enxadão, correu para o Forte, cavou no local certo [isto é, visto no sonho], mas não achou tesouro algum. Ficou, entretanto, o buraco, para registrar o sonho da praça, e no qual acabei caindo.

Parece que paira uma certa lenda em torno da existência de ouro escondido no Forte. Pois, vejamos o que escreveu João Severiano da Fonseca, em 1877:

> Contaram-me aí [no Forte] e já o tinha sabido em Mato Grosso [ex-Vila Bela], que há uns vinte anos um soldado, de nome Delfino, separando as pedras de umas minas, encontrara uma garrafa de ouro em pó; o que sabido pelo Comandante do Forte, também alferes, este chamara-a a si, primeiramente como sócio forçado e depois com os direitos de leão.

Três notícias temos, então, sobre a lenda de ouro no Forte:

- Em 1857, mais ou menos [segundo João Severiano], um soldado achou uma garrafa de ouro em pó entre pedras de umas ruínas no interior do Forte.
- Em 1934, o Sargento Comandante do Forte profanou uma sepultura existente na Capela do Forte, procurando achar a espada de ouro do "*Príncipe*" ali enterrado.
- E finalmente, em começo do ano de 1959, um soldado sonhou que havia ouro enterrado em determinado lugar da Praça do Forte, tendo ali cavado um buraco.

Não há dúvida de que a lenda da existência de tesouros no interior do Forte parece ser antiga. Já descrevemos a entrada principal do Forte, no início deste capítulo. Esta entrada era exclusivamente para pessoas. Há, entretanto, outra entrada lateral, na parte do Forte adjacente ao Rio Guaporé. Essa entrada é simples, tanto na parte exterior como na interior. Exteriormente, está ao nível do chão, e onde havia um pesado portão que deslizava sobre rodas. Hoje, deste portão só existem os grandes gonzos presos à parede, e no chão, dois círculos de ferro sobre os quais corriam as rodas.

Essa entrada, a partir do portão, exterior, é em rampa, até alcançar o nível do pátio no interior do Forte. Nesta entrada, percebe-se, pela primeira vez, a largura do muro do Forte: cerca de seis metros! Esta entrada era utilizada para canhões, víveres, materiais, etc.

A cadeia ficava junto à entrada da porta principal. Ainda vê-se na parede vestígio das inserções das argolas, onde ficavam presos os condenados. Disse-me o Sargento que me acompanhava, que ali morrera um Padre, que se achava prisioneiro. Esta é, sem dúvida nenhuma, mais uma de tantas lendas que permanecem entre os poucos habitantes ao redor do Forte. Nas paredes das celas leem-se frases escritas no século passado.

Na cela oposta a esta, no Natal de 1958, estiveram presos, durante um mês, dois irmãos descendentes de sírio-libaneses da fronteira boliviana. Um deles, em fins de 1958, criou um sério incidente entre as guarnições dos exércitos brasileiro e boliviano, o qual entretanto não foi divulgado. No ano de 1959, esse jovem descendente de sírio-libaneses foi preso na Cidade de São Paulo, como traficante de cocaína contrabandeada da Bolívia. Ali na parede da prisão do Forte, ele também deixou algo escrito, e inclusive a sua assinatura, e data. No presente século, foi essa talvez a única prisão que teve lugar no Forte.

Ao lado da entrada principal, junto à prisão, há uma escada de pedra que leva ao alto da muralha. Existem também, nos quatro cantos do Forte, rampas que levam igualmente ao alto da muralha. Estas rampas eram para as carretas que transportavam principalmente munições. Subindo no alto da muralha, panoramas deslumbrantes lá se avistam. A aproximadamente cem metros, vê-se o Rio Guaporé, que desaparece distante.

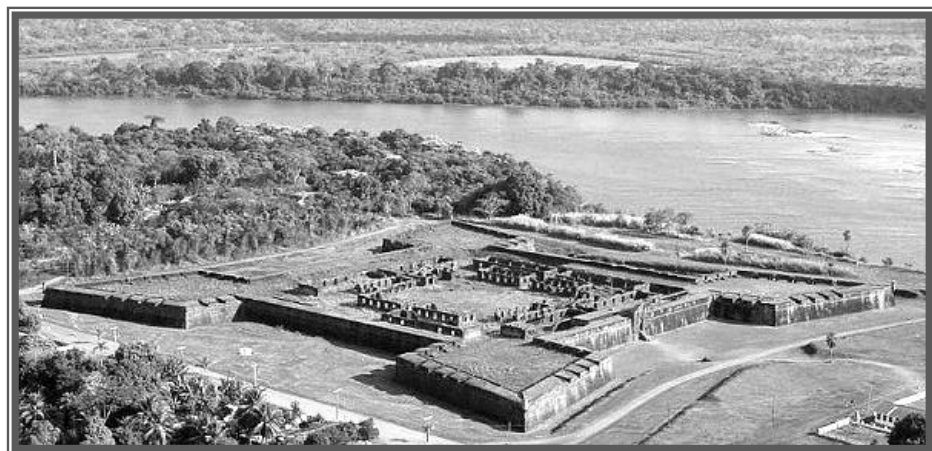



Imagem 44 – Forte Príncipe da Beira

Olhando-se para o interior do Forte, tem-se a impressão de uma Cidade fantástica, abandonada, perdida no meio da vegetação. Paredes e escombros, revestidos de folhagem, surgem do capim e dos arbustos, como por encanto. É emocionante esta visão das ruínas dos grandes alojamentos. E ali a gente permanece perplexo, incapaz de coordenar qualquer pensamento sobre o que vê. No silêncio ambiente, fica-se irresistivelmente preso ao majestoso espetáculo destas ruínas que, na sua mudez de pedra e argamassa, evocam de maneira tão eloquente um passado glorioso e do qual tanto nos orgulhamos.

E começamos agora a percorrer a muralha. Sim, o termo correto é muralha. Pois a impressão que se tinha do exterior, de constituírem as altas paredes do Forte, um muro de pedra, desfaz-se observando-o aqui do alto. Realmente, são dois muros de pedra, um interno e outro externo, que correm paralelos e distantes um do outro cerca de seis metros. O espaço entre esses dois muros encheu-se com terra, até a parte superior. Por isso, aqui em cima, nasceu também uma alta vegetação, através da qual vamos caminhando com certa dificuldade.

Imagem 45 – Forte Príncipe da Beira

Imagem 46 – Forte Príncipe da Beira

Imagem 47 – Forte Príncipe da Beira

Imagem 48 – Forte Príncipe da Beira

No chão, vemos um couro de serpente, que ali devem abundar.

Chegamos agora à parte do Forte que dá para a mata. O espetáculo é empolgante. A muralha em sua parte externa é aqui bastante alta, talvez 20 m, e ao seu pé inicia-se a majestosa floresta equatorial amazônica, com suas portentosas espécies vegetais.

E assim vamos caminhando no topo da muralha. Não há hoje um único canhão no Forte. Canhões que vieram de Portugal, e para aqui foram trazidos através dos Rios Madeira e Guaporé. Por qualquer dos dois caminhos, o homem demonstrou a sua energia.

Pelo Madeira, teve de vencer os 420 quilômetros de Rio encachoeirado. Pelo Guaporé, teve de atravessar o áspero planalto dos Parecis.

Por qualquer dos dois caminhos, o transporte dos canhões para o Forte do Príncipe da Beira constituiu por si só, uma epopeia que ficará gravada na nossa história como uma demonstração do valor e da energia da nossa raça.

A República

Em 1776, a monumental Fortificação fora construída para defender o Estado do Brasil, dos espanhóis.

Agora, cento e treze anos depois – em 1889 – era abandonada à pilhagem dos bolivianos. Dezesseis anos após a Proclamação da República, a obra de saque estava concluída.

Por isso, pouco antes de 1906, ao visitar o Real Forte do Príncipe da Beira, escreveu um ilustre político mato-grossense, o Engenheiro Manoel Esperidião da Costa Marques:

> Nas povoações bolivianas de Madalena, de Baurés, de São Joaquim, há telhas, há portadas, há tijolos das casas da Fortaleza, como há também imagens de sua Capela na Igreja desta última Povoação! No Porto de Antofogasta, no Pacífico, já uma vez um cruzador inglês comprou um dos pequenos canhões de bronze, que tem as armas de Portugal, do tempo de D. Maria I e o levou para o Museu Histórico de Londres!

E continua Costa Marques:

> E assim as sólidas casarias de dentro da Fortaleza, que formavam duas ruas e que eram nobres moradas dos Comandantes do Forte e dos oficiais; Capela, armazéns, depósitos, têm apenas hoje as suas paredes, que, sendo de pedra e cal, hão de ficar de pé e hão de atestar por muitos séculos a nossa incúria [...]

Essas palavras foram escritas pouco antes de 1906, por um ilustre mato-grossense, que chegou a Presidente do seu Estado. São atualíssimas. (FERREIRA, 1961)

Conclusão

Concluímos este capítulo com alguns parágrafos da obra "*Real Forte Príncipe da Beira*", de José Maria de Souza Nunes, publicada pela Editora Spala, em 1985.

> A crônica secular das Fortificações luso-brasileiras compõem memorável capítulo da história colonial. Primorosa linha de defesa, que delineou as remotas lindes do território, não representava mero produto do engenho diplomático e do descortino estratégico, expressivos componentes de uma perene política de Estado. Avultava, sobretudo, como resultante da vitalidade da raça, do rijo caráter nacional, da épica obstinação e do ancestral desassombro que, desde o

limiar dos tempos, impeliram os portugueses a portentosos empreendimentos na realização de seu destino histórico. A nacionalidade é a herança secular das ingentes lutas, dos penosos sacrifícios e das soberbas conquistas de nossos maiores, de que os antigos redutos coloniais prestam indelével testemunho no litoral, nas selvas, nas fronteiras longínquas, na vastidão enfim do continente brasileiro.

Ali, na agrestia indomada dos sertões do Guaporé, sobranceiras na barranca do Rio, as venerandas muralhas do Forte Príncipe da Beira entestam os séculos, indiferentes às intempéries tropicais, insensíveis à agressiva mataria que busca ocultar-lhes o simétrico perfil. O Forte Príncipe da Beira, no silêncio de seus dias, revela a grandiosa lição de fé, de coragem moral, de inequívoca determinação e de admirável amor à terra natal que legaram às presentes gerações seus intrépidos construtores. Reminiscência de pedra, marco do passado, o Forte Príncipe da Beira expressa a mensagem histórica de nossa formação nacional. (NUNES)

Porto Velho
(José de Mesquita)

Ao lento e doce fluir das águas do Madeira
Que te embala e te viu o berço e o crescimento,
Te estendes, do Mocambo ao Caiarí, faceira,
Aos céu; erguendo o porte altivo e cismarento.

Tua paisagem traz-me sempre ao pensamento
Teu passado viril, a tua História inteira,
E vejo-te enquadrada, entre o teu céu nevoento,
Entre a hevea, o açaí e a esbelta castanheira.

Porto Velho... de quando ao teu porto chegavam
Os arigós de outrora os que te desbravavam
A selva, aqui lançando um marco promissor,

Tu serás, dentro em breve, o Porto Novo, abrindo
O seio a quantos vêm teu futuro construindo,
Na epopeia sem par do mais nobre labor.

Madeira-Mamoré – Ferrovia do Diabo

Enfim, a tal estaca de Guajará-mirim tem estado encantada: ainda não apareceu quem queira tomar inteira responsabilidade de a ter fincado; parece que o espírito maligno se meteu nessa estaca. (José Neherer)

Alguns "*interpretadores*" da história teimam em julgar acontecimentos pretéritos com os pés e pensamentos fundeados profundamente no momento presente. É necessário conhecer todos os fatos e julgá-los dentro do contexto histórico em que se desenvolveram e não de maneira estanque como teimam em fazê-lo atualmente. Ao longo do tempo, a humanidade sofre todo o tipo de influências – pressões políticas, sociais e econômicas de toda ordem alterando conceitos e preceitos que eram parcial ou totalmente desconhecidos por aqueles que esses pretensos pesquisadores pretendem julgar. A história da "*Ferrovia do Diabo*" não foge à regra e vamos tentar reportar os fatos com o máximo de imparcialidade possível.

A melhor solução para a transposição das Cachoeiras, sem dúvida, virá em um futuro próximo depois da construção das Hidrelétricas do Rio Madeira cujos reservatórios vão submergir estes obstáculos e, mais adiante, serão construídas eclusas para transpor essas colossais obras de arte da engenharia brasileira. Há mais de cento e sessenta anos a questão da navegação do Madeira-Mamoré mobiliza estadistas e desafia a argúcia de engenheiros. Com a construção das Hidrelétricas do Rio Madeira, diversas Cachoeiras, Corredeiras e mesmo Saltos ficarão submersos, bastando se levar avante a construção das eclusas, já planejadas, para que este sonho, acalentado há décadas, seja alcançado da maneira mais inteligente.

A construção de Hidrelétricas, na Amazônia, deve viabilizar o transporte fluvial, fundamental nesta terra das águas, através da construção de eclusas.

Rio Madeira e Mamoré

Passar através das Cachoeiras com êxito exigia um perfeito conhecimento dos seus canais. Os Índios bolivianos, que eram moradores principalmente na Foz do Rio Beni, sempre foram considerados os melhores práticos da região, isto é, grandes conhecedores dos canais das Cachoeiras, guiando através deles, as embarcações dos viajantes e negociantes. Entretanto, os três saltos [Ribeirão, Jirau e Teotônio] – e algumas Cachoeiras, principalmente em certas épocas do ano – tinham que ser contornados por terra. Eram os chamados varadouros. Nesses locais, as embarcações encostavam à margem e procediam ao transporte por terra. (FERREIRA, 1959)

Da Foz do Madeira, maior afluente da margem direita do Amazonas, navega-se Rio acima por mais de 1.000 km em águas mansas que fluem sem empecilhos pela desmedida depressão amazônica. Pouco acima de Porto Velho, porém, surge a primeira de suas Cachoeiras: a de Santo Antônio. O Mamoré, que na sua confluência com o Beni recebe o nome de Madeira, por sua vez apresenta outras até a Cidade de Guajará-mirim.

Solução Boliviana (1846)

Bolivia se desenvuelve en condiciones difíciles. El ambiente geográfico, si bien de una grandiosidad excepcional, es rebelde a las exigencias de la vida. La conservación de esta es ardua entre las gigantescas breñas y las desoladas llanuras de los Andes. Además, el aislamiento geográfico de Bolivia obstaculiza sus comunicaciones con los otros países del mundo. (Guillermo Francovich, 1951)

Este inconveniente pode ser facilmente vencido. Os nossos estadistas deviam concentrar todas as suas energias e atenções na navegação do Madeira, ao invés de cogitar de Arica ou Cobija. (José Augusto Palácios)

Logo após sua independência, em 1825, o território boliviano se estendia até o Pacífico. Em 1829, Santa Cruz assume o Governo boliviano e cria, em Cobija, o Porto Franco da Bolívia. Nessa época, existiam duas rotas, cujo transporte era feito por muares, que permitiam que se acessasse o Mar. Um deles saindo de La Paz até Puno, no Peru, de onde se descia os Andes até os Portos peruanos de Arica e Molendo; e o outro, totalmente em território boliviano, atravessava o deserto de Atacama até o Porto de Cobija. Como o Canal do Panamá ainda não existia, os navios eram obrigados a contornar o Estreito de Magalhães para alcançar os portos europeus e Norte-americanos. Uma das alternativas mais lógicas seria descer os Rios Mamoré e Beni, afluentes do Rio Madeira, e alcançar o Atlântico através do Rio Amazonas. Em 1846, o Engenheiro boliviano José Augusto Palácios, depois de navegar os Rios Mamoré e Madeira, apresentou um relatório defendendo a tese da construção de uma estrada que contornasse as Cachoeiras.

Solução Norte-Americana (1851)

Uma estrada cortando diretamente o território brasileiro, da Cachoeira de Santo Antônio na direção Sudoeste, até o ponto navegável no Rio Mamoré, não excederia cento e oitenta milhas. Esta estrada passaria entre morros, vistos de tempos em tempos, para Leste, onde os terrenos, com toda a probabilidade, não são inundados. Sobre uma estrada de animais, tal como vimos na Bolívia, a carga pode ser transportada em cerca de sete dias de um ponto a outro. (Lardner Gibbon)

Em 1851, os Tenentes William Lewis Herndon e Lardner Gibbon, comissionados pelo Governo Norte-americano, partiram de Vichuta, na Bolívia, e desceram os Rios Guaporé, Mamoré, Madeira e Amazonas. No relatório apresentado, Gibbon considera que:

> O transporte de uma carga dos Estados Unidos até a primeira cachoeira do Rio Madeira poderia ser feito em 30 dias. Por trilhas, no lombo de mulas, através do território brasileiro, as mercadorias poderiam contornar as quedas d'água até o rio Mamoré, em menos de sete dias, percorrendo uma distância de aproximadamente 180 milhas e então embarcadas em vapores, pelos rios Mamoré e Guaporé, até Vinchuta percorrendo uma distância de 500 milhas, em 4 dias. Por mais 10 dias, desde as faldas andinas, por uma estrada que já percorremos, levariam 51 dias de Baltimore a Cochabamba, ou 59 dias até La Paz, o centro comercial da Bolívia, onde as cargas chegam geralmente de Baltimore em um 180 dias, passando pelo Cabo Horn e retardando sua jornada ao percorrer terras peruanas a partir do porto de Arica. (HERNDON & GIBBON)

Solução Brasileira (1861)

O Madeira é o caminho natural da Província de Mato Grosso, e devia ser preferido ao Paraguai, pela razão altamente política de pertencer-nos exclusivamente. O Paraguai traz o Brasil em posição falsa, e tem-lhe absorvido grandes somas. [...] A Bolívia não pode desenvolver-se com a navegação do Madeira. O Brasil, concedendo-lhe este grande favor em troca de outros, ainda lucrava muito, porque o comércio dessa região vinha a ser nosso.
(João Martins da Silva Coutinho)

Em 1861, o Presidente da Província do Amazonas determinou ao Engenheiro João Martins da Silva Coutinho que fizesse um estudo da colonização e navegação do Rio Madeira.

Silva Coutinho iniciou a viagem no dia 1° de julho e apresentou seu relatório no dia 3 de outubro onde afirma:

> No caso de construir-se uma Estrada de Ferro para vencer as Cachoeiras, a viagem da Corte [Rio de Janeiro] a Vila Bela [hoje Mato Grosso] podia ser feita em um mês. Em 15 dias, vem um vapor do Rio de Janeiro ao Pará, do Pará à Foz do Madeira em cinco, e daí vai à primeira Cachoeira em quatro.
>
> A locomotiva, demorando-se muito, transpunha 50 léguas em 24 horas, e da última Cachoeira a Vila Bela um vapor chega em cinco dias.

Guerra do Paraguai

Se a navegação através do Madeira e do Amazonas parecia ser de necessidade vital para o desenvolvimento da Bolívia, com a Guerra do Paraguai surgia também para o Brasil, como de importância política e estratégica capital. (FERREIRA, 1959)

A Guerra do Paraguai tornou evidente a necessidade de se viabilizar a navegação do Rio Madeira ligando o Mato Grosso ao litoral. José Tavares Bastos, em 1866, comenta:

> A importação e a exportação da Bolívia fazem-se atualmente pelos Portos do Pacífico, e principalmente pelo de Arica, na República do Peru. [...] A despeito das Cachoeiras do Madeira, o comércio da Bolívia pelo Amazonas, que há quatro anos antes não existia ou era representado por um algarismo quase nulo, sobe constantemente. (BASTOS)

Em relação aos Portos do Pacífico e a saída pelo Rio Paraguai afirma:

> Os bolivianos, porém, não encontrarão nessas direções vantagens iguais às que oferece o Amazonas.
>
> Introduzido o vapor no Madeira, o que depende somente da livre navegação do Amazonas, porque não faltará empresário estrangeiro que o tente logo; e rasgada a estrada marginal das Cachoeiras que deve ligar a navegação do Madeira à do Mamoré, não resta dúvida de que os melhoramentos introduzidos nas vias de comunicação para o Pacífico ou Paraguai não arrebatarão da linha do Amazonas aquilo que há de ser o seu tributário forçado, isto é, o comércio do Norte e do Centro da Bolívia. (BASTOS)

Tavares Bastos, antevendo o futuro, diz:

> Mas não é lícito supor que a livre navegação permitiria a algum ousado ianque ou a um corajoso bretão lançar um pequeno vapor no Mamoré, outro no Madeira, e construir a estrada que deve evitar as Cachoeiras? (BASTOS)

Tratado de Ayacucho – 27.03.1867

O Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradição celebrado na Cidade de Ayacucho, acordado entre o Brasil e a Bolívia, assim se referia às questões de comércio e navegação:

> Artigo 7° – Sua Majestade o Imperador do Brasil permite, como concessão especial, que sejam livres para o comércio e navegação mercante da República da Bolívia as águas dos Rios navegáveis, que, correndo pelo território brasileiro, vão desembocar no Oceano. Em reciprocidade, também permite a República da Bolívia que sejam livres para comércio e navegação mercante do Brasil as águas dos seus Rios navegáveis. [...]

Artigo 8° – A navegação do Madeira, da Cachoeira de Santo Antônio para cima, só será permitida às duas altas partes contratantes [Brasil e Bolívia], ainda quando o Brasil abra o dito Rio até esse ponto a terceiras nações. Todavia os súditos destas terceiras nações gozarão da faculdade de carregar as mercadorias nas embarcações brasileiras e bolivianas.

Artigo 9° – O Brasil compromete-se desde já a conceder à Bolívia, nas mesmas condições de polícia e de portagem, impostos aos nacionais e, salvos os direitos do fisco, o uso de qualquer estrada que venha a abrir, desde a primeira Cachoeira, na margem direita do Rio Mamoré, até a de Santo Antônio, no Rio Madeira, a fim de que possam os cidadãos da República aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias, os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida Cachoeira de Santo Antônio.

Engenheiros Ferroviários Brasileiros

Quantas estão sendo construídas com o capital estrangeiro, e quantas com capital nacional, mostrando que estas últimas, construídas por engenheiros brasileiros, custaram menos do que as inglesas, por metade. (James W. Wells, Conferência na Praça do Comércio, Londres, 16.03.1887)

Infelizmente a mentalidade tacanha de nossos estadistas não reconhecia a capacidade empreendedora dos engenheiros brasileiros capazes de construir ferrovias melhores e a menor custo do que os "*famosos*" engenheiros europeus. Foi necessário que James Wells, nos idos de 16.03.1887, em Conferência na Praça do Comércio, Londres, afirmasse isso para que, somente, sete meses e meio depois o tema repercutisse na "*Terra Brasilis*".

A indignação dos engenheiros brasileiros foi reportada na "*Revista de Estradas de Ferro*", editada no Rio de Janeiro pelo Engenheiro Francisco Picanço, no dia 31.10.1887, sob o título "*Custo das Estradas de Ferro no Brasil*", às páginas 149 a 153. O artigo, que reproduzimos, em parte, abaixo, comprovava que as ferrovias construídas por engenheiros brasileiros custavam menos da metade do que as construídas pelos ingleses.

CUSTO DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL

> "*Pagamos mui caro o nosso aprendizado em matéria de Estradas de Ferro*". Esta frase, verdadeira em todos os sentidos, é constantemente repetida.
>
> A mais antiga via férrea do Brasil – a Mauá – hoje 1ª Seção da Príncipe do Grão Pará, atravessou terrenos quase de nível; não teve de galgar cursos d'água volumosos, de vencer montanhas, de construir obras d'arte notáveis, muros de arrimo, etc. Em seu percurso de 16,19 km, partindo de Mauá com a altitude de 3 m e chegando à Raiz da Serra, com a de 30,5 m, venceu apenas uma diferença de nível, entre os pontos extremos, de 26,5 m. A declividade máxima, raras vezes empregada, não passou de 1,25%; e o raio mínimo das curvas foi de 290,32 m.
>
> Apesar de todas estas reconhecidas vantagens custou 1.250.000$000 [77:208$153 por quilômetro], só a construção do leito, afora estações e material rodante. A linha apresentava a bitola de 1,68 m, mas isto apenas poderia aumentar de mui pouco o movimento de terras e o custo dos dormentes, visto as magníficas condições do terreno. Os nossos engenheiros fariam hoje a construção com menos de 26:000$000 por quilômetro [1/3 do custo da companhia estrangeira].

A E. F. Barão de Araruama, desenvolvida em mais difícil terreno, tem para custo quilométrico 18.616$999, entrando o material rodante. Os ingleses na E. F. Mauá cortaram à larga não havia quem os fiscalizasse; era serviço completamente novo no país.

Igual esbanjamento deu-se na construção das Estradas de Ferro da Bahia a Alagoinhas e do Recife a Palmares, ambas de bitola de 1,60 m, executadas por ingleses. A da Bahia tem para custo quilométrico a elevada soma de 130.081$300. As dificuldades do traçado não autorizam tamanho custo.

Em terreno sem grandes acidentes, tendo apenas 1 túnel de 145 m de extensão, a E. F. de Pernambuco atingiu a um custo quilométrico de 131.001$031.

Se compararmos estes custos com o da E. F. Paulista, igual em bitola e tendo grande movimento de terras, teremos uma prova de que as empresas estrangeiras, com os capitais garantidos, não cogitam de economias. A Paulista andou em 67.000$857 por quilômetro; foi construída por engenheiros nacionais. Que enorme diferença!

A construção da 1ª seção da E. F. D. Pedro II, contratada em globo, ainda com os ingleses, atingiu a muito mais do que devia. Sobre este ponto, vamos transcrever o trecho de uma notável carta do benemérito Engenheiro, o Exmo. Sr. Conselheiro C. B. Ottoni ([503]):

[503] Ottoni: Senador Christianno Benedicto Ottoni.

REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO

ASSIGNATURAS

CORTE E PROVINCIAS

Anno............. 12$000
Avulso........... 2$000

PUBLICAÇÃO MENSAL

SOB A DIRECÇÃO DO ENGENHEIO CIVIL

Francisco Picanço

FUNDADOR DA **Revista de Engenharia**

CORRESPONDENCIA

DEVE SER DIRIGIDA A'

RUA DE GONÇALVES DIAS N. 28

TYP. DE MACHADO & C.

COLLABORADA PELOS ENGENHEIROS: — *Drs. F. P. Passos, Antonio de Paula Freitas, Amarilio de Vasconcellos, Carlos de Niemeyer, Fernandes Pinheiro, Paulo Frontin, L. R. Vieira Souto, Jorge Rademaker, Aarão Reis, Alfredo Lisboa, Aristides G. de Queiroz, Augusto Fomm Junior, Francisco Bicalho, H. E. Hargreaves, José Rebouças, Gustavo da Silveira, João Teixeira Soares, F. Lobo Leite Pereira, Hermillo Alves, [illegible] Coelho, J. [illegible] de Oliveira, L. Chagas Doria, Ed. Busch Varella, J. M. Ribeiro Lisbôa, G. B. Weinschenck, Joaquim Cunha, J. Borges Ferraz, Emilio Autran, José de Carvalho Almeida, etc.*

Anno III — Rio de Janeiro, 31 de Outubro de 1887 — Num. 34

Correspondentes da Revista de Estradas de Ferro

E. F. Sobral— Dr. *Francisco Marques de Souza*
Baturité—Dr. *Ernesto Lassance Cunha.*
Natal a Nova-Cruz—Dr. *C. Lemaire Teste.*
Conde d'Eu—Dr. *Justa Araujo.*
Recife ao S. Francisco—Dr. *M. Martins Fiusa.*
Caruarú e Prolongamento do Recife ao S. Francisco } Dr. *Joaquim Leal.*
Limoeiro—Dr. *Luiz José da Silva.*
Olinda e Beberibe— Dr. *A. Pereira Simões.*
Central Alagôas—Dr. *Manoel Eugenio do Prado.*
Paulo Affonso—Dr. *L. F. Alves da Nobrega.*
Bahia ao S. Francisco—Dr. *A. P. de Carvalho Albuquerque.*
E. F. Bahia e Minas.—Dr. *Fernando Paranhos.*
P. da Bahia ao S. Francisco—Dr. *Diogo Ferreira de Almeida.*
Central da Bahia—Dr. *A. Glycerio da Cunha Maciel.*
Cachoeiro do Itapemerim—Dr. *Rodolpho Baptista.*
D. Pedro II { *Trafego*—Dr. *Arthur Alvim.* / *Construcção*— Dr. *Honorio de Almeida.*
Rio d'Ouro—Dr. *Henrique Sheid.*
Norte—Dr................
Principe do Grão-Pará—Dr. *Luiz Berrini.*

E. F. Barão de Araruama—Dr. *Aristoteles Calaça.*
E. F. Carangola—Dr. *Nabuco de Araujo Freitas.*
Cantagallo—Dr. ....
União Valenciana—Dr. *João de Carvalho Borges.*
S Paulo e Rio de Janeiro—Dr. *J. Nabor Pacheco Jordão.*
Santos a Jundiahy—Dr. *Adolpho Pinto.*
Paulista / *Ituana* } Dr. *João Pinto Gonçalves.*
Bragantina—Dr. *Fernando de Albuquerque.*
Mogyana—Dr. *A. P. Deschamps de Montmorency.*
S. Carlos do Pinhal—Dr. *F. Miranda Azevedo.*
Leopoldina—Dr. *João Feliciano da Costa Ferreira.*
Oeste de Minas—Dr. *Paulo Freitas de Sá.*
Prolongamento de Oeste de Minas—Dr. *Alberto Isaacson.*
Paranaguá a Curityba—Dr. *C. B. Ottoni Junior.*
Porto Alegre a Uruguayana—Dr. *J. J. de Sá Freire.*
Rio Grande a / *Bagé e Cacequi* } Dr. *N. V. Chaves Barcellos.*
Cacequi a Uruguayana—Dr. *Virginio Gama Lobo.*
Quarahim a Itaqui—Dr. *Plotino Soares.*

Imagem 49 – Revista de Estradas de Ferro, 31.10.1867

CUSTO DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRAZIL

— *Pagamos mui caro o nosso aprendizado em materia de estradas de ferro.* — Esta phrase, verdadeira em todos os sentidos, é constantemente repetida.

A mais antiga via ferrea do Brazil—a Mauá—hoje 1ª secção da *Principe do Grão Pará*, atravessou terrenos quasi de nivel; não teve de galgar cursos d'agua volumosos, de vencer montanhas, de construir obras d'arte notaveis, muros de arrimo, etc.

Em seu percurso de 16k,190m, partindo de Mauá com a altitude de 3m e chegando á Raiz da Serra, com a de 30m,5, venceu apenas uma differença de nivel, entre os pontos extremos, de 26m,5.

A declividade maxima, raras vezes empregada, não passou de 1,25 %; e o raio minimo das curvas foi de 290m,32.

Apezar de todas estas reconhecidas vantagens custou 1.250.000$000, só a construcção do leito, afóra estações e material rodante.

A linha apresentava a bitola de 1m,68, mas isto apenas poderia augmentar de mui pouco o movimento de terras e o custo dos dormentes, visto as magnificas condições do terreno.

Os nossos engenheiros fariam hoje a construcção com menos de 26:000$000 por kilometro.

A *E. F. Barão de Araruama*, desenvolvida em mais difficil terreno, tem para custo kilometrico 18.616$999, entrando o material rodante.

Os inglezes na E. F. Mauá cortaram á larga; não havia quem os fiscalisasse; era serviço completamente novo no paiz.

.˙.

Igual esbanjamento deu-se na construcção das estradas de ferro da Bahia a Alagoinhas e do Recife a Palmares, ambas de bitola de 1m,60, executadas por inglezes.

A da Bahia tem para custo kilometrico a elevada somma de 130.081$300.

As difficuldades do traçado não autorisam tamanho custo.

Em terreno sem grandes accidentes, tendo apenas 1 tunnel de 145m de extensão, a E. F. de Pernambuco attingio a um custo kilometrico de 131.001$031.

Si compararmos estes custos com o da *E. F. Paulista*, igual em bitola e tendo grande movimento de terras, teremos uma prova de que as emprezas estrangeiras, com os capitaes garantidos, não cogitam de economias.

A *Paulista* andou em 67.000$857 por kilometro; foi construida por engenheiros nacionaes.

Que enorme differença!

.˙.

A construcção da 1ª secção da E. F. D. Pedro II, contratada em globo, ainda com os inglezes, attingiu a muito mais do que devia.

Sobre este ponto, vamos transcrever o trecho de uma notavel carta do benemerito engenheiro, o Exm. Sr. Conselheiro C. B. Ottoni.

« As empreitadas contratadas em Londres por companhias que compram as concessões das nossas linhas ferreas, nos têm dado prejuizos de não poucos milhões.

Taes companhias de ordinario nada sabem do valor real do objecto que compram, porque o concessionario vendedor não lhes leva estudos sufficientes para orienta-as.

Especulam com a garantia de juros; e para aliciar tomadores de acções, buscam demonstrar-lhes que o capital conhecido ha de ser sufficiente para as obras desconhecidas. A prova que dão é um contracto em globo com empreiteiro, que embarcando-se em empreza tão aleatoria, estipula naturalmente os preços com largas margens, e de ordinario se arma com faculdades, que no correr da construcção embaraçam toda acção fiscal.

Tal é a origem da exageração do custo de todas as nossas estradas construidas por companhias européas. Duvido que haja excepção.

Foi um contracto d'esse molde, o que E. Price celebrou para a nossa 1ª secção e pretendeu applicar ás outras, o que felizmente não conseguiu. »

.˙.

A 2ª secção d'essa mesma estrada teve um alto custo kilometrico; razoavel, porém, á vista das immensas difficuldades do traçado.

Ao Conselheiro Ottoni deve-se toda a economia realisada nesta difficil e extraordinaria construcção.

Pretendiam que ella fosse tambem contratada em globo; S. Ex. oppoz-se, como se vê ainda em um trecho da carta acima citada.

Tratando dos serviços que prestou á E. F. D. Pedro II, o distincto engenheiro refere-se a um d'elles dizendo:

« Consistiu em combater a todo o transe e por fim matar a pretenção, que aliás encontrava apoio em artigo do contrato da 1ª secção, de empreitar á ingleza, em globo, por quantia fixa, os estudos, construcções, material fixo e movel, tudo.

Consegui ao contrario firmar os seguintes principios, que penso são os applicados pelos nossos melhores engenheiros.

1.º Estudos prévios completos, feitos por administração á conta do capital, embora mais custem. Em terrenos accidentados póde esperar-se que cada conto de réis de mais, gasto com estudos conscienciosos, produzirá muitas dezenas de contos de economia na construcção.

2.º Só empreitar as secções completamente estudadas e orçadas.

3.º Contratar por series de preços.

Documentos que deixei no archivo da estrada de ferro e já foram citados sem contestação, provam que sómente a 2ª secção, construida á moda das empreitadas ajustadas em Londres pelas companhias inglezas, custaria mais de 20.000 contos, em quanto, se a memoria me é fiel, não chegou a 15.000. A differença em toda a linha, não seria menos de 10 a 12 mil contos. »

.˙.

A E. F. de Santos a Jundiahy, cujo traçado é difficil, tendo empregado em 8 kilometros o systema de *planos inclinados*, teve para custo kilometrico 169:466$546.

.˙.

Imagem 50 – Revista de Estradas de Ferro, 31.10.1867

> As empreitadas contratadas em Londres por companhias que compram as concessões das nossas linhas férreas, nos têm dado prejuízos de não poucos milhões. Tais companhias de ordinário nada sabem do valor real do objeto que compram, porque o concessionário vendedor não lhes leva estudos suficientes para orientá-las. Especulam com a garantia de juros; e para aliciar tomadores de ações, buscam demonstrar-lhes que o capital conhecido há de ser suficiente para as obras desconhecidas.
>
> A prova que dão é um contrato em globo com empreiteiro, que embarcando-se em empresa tão aleatória, estipula naturalmente os preços com largas margens, e de ordinário se arma com faculdades, que no correr da construção embaraçam toda ação fiscal. Tal é a origem da exageração do custo de todas as nossas estradas construídas por companhias europeias. Duvido que haja exceção. Foi um contrato desse molde, o que E. Price celebrou para a nossa 1ª seção e pretendeu aplicar às outras, o que felizmente não conseguiu.

A 2ª seção dessa mesma estrada teve um alto custo quilométrico; razoável, porém, à vista das imensas dificuldades do traçado. Ao Conselheiro Ottoni deve-se toda a economia realizada nesta difícil e extraordinária construção. Pretendiam que ela fosse também contratada em globo; S. Exª. opôs-se, como se vê ainda em um trecho da carta acima citada. Tratando dos serviços que prestou à E. F. D. Pedro II, o distinto Engenheiro refere-se a um deles dizendo:

> Consistiu em combater a todo o transe e por fim matar a pretensão, que, aliás, encontrava apoio em artigo do contrato da 1ª seção, de empreitar à inglesa, em globo, por quantia fixa, os estudos, construções, material fixo e móvel, tudo. Consegui ao contrário firmar os seguintes princípios, que penso são os aplicados pelos nossos melhores engenheiros.

1° Estudos prévios completos, feitos por administração à conta do capital, embora mais custem. Em terrenos acidentados pode esperar-se que cada conto de réis de mais, gasto com estudos conscienciosos, produzirá muitas dezenas de contos de economia na construção.

2° Só empreitar as seções completamente estudadas e orçadas.

3° Contratar por séries de preços.

Documentos que deixei no arquivo da Estrada de Ferro e já foram citados sem contestação, provam que somente a 2ª seção, construída à moda das empreitadas ajustadas em Londres pelas companhias inglesas, custaria mais de 20.000 contos, enquanto, se a memória me é fiel, não chegou a 15.000. A diferença em toda a linha, não seria menos de 10 a 12 mil contos.

A E. F. de Santos a Jundiaí, cujo traçado é difícil, tendo empregado em 8 quilômetros o sistema de planos inclinados, teve para custo quilométrico 169:466$546.

O esbanjamento dos capitais garantidos tem sido enorme e desde muito reconhecido pelos poderes públicos, que procuraram minorá-lo.

Em 1868, o Chefe da 3ª seção da Secretaria da Agricultura, J. M. Pereira de Alencastre ([504]), em relatório dirigido ao Ministro, manifestava-se do seguinte modo, relativamente às vias férreas então construídas:

---

[504] J. M. Pereira de Alencastre: José Martins Pereira de Alencastre.

> Os esbanjamentos foram consideráveis, e minha mais firme convicção é que as obras construídas pela maior parte não representam os valores que figuram nos orçamentos e balanços, em razão do sistema por que foram executados. O contrato Price, na E. F. D. Pedro II, o contrato Furness em Pernambuco, e finalmente o contrato celebrado com R. Sharp & Filhos falam eloquentemente contra o sistema adotado pelas companhias, de cujos erros não foram infelizmente advertidos pelo governo.
>
> Das lacunas que se notam nos Decretos de concessão, e das imprevidências dos contratos em globo para execução das obras por empreiteiros estranhos ao país, e desconhecedores de tudo, se derivam sempre sérias controvérsias e questões graves, algumas das quais ainda estão por decidir. Desses contratos em globo, pelo modo como foram executados, resulta que não podemos conhecer o custo real das nossas obras de Estradas de Ferro, e se elas representam elevados algarismos, e vão muito além dos capitais garantidos, toda a responsabilidade deve ser levada à conta das empresas concessionárias.

Impossível é, por enquanto, comparar os custos quilométricos de nossas vias férreas. Não há meios para tal empreendimento. Os dados mais positivos não se encontram.

De muitas linhas não se conhecem – o movimento de terras por metro corrente, e outros detalhes indispensáveis à comparação. Além disto, o Brasil é vastíssimo e o custo dos materiais varia muito, conforme a localidade. O mesmo se dá quanto a salários. [...]

Recapitulemos a parte deste estudo relativo às estradas de bitola estreita:

Custo quilométrico médio das estradas pertencentes a companhias brasileiras que têm capital garantido ou subvenções quilométricas................ 37:509$527

Custo quilométrico médio das estradas pertencentes a companhias estrangeiras que têm capital garantido .... 56:503$622

Custo quilométrico médio das estradas pertencentes a companhias brasileiras que não têm garantia de juros .... 23:972$451

Estes três custos médios nos fornecem – a média do custo quilométrico das estradas de bitola estreita .... 39:328&533. (REF, 31.10.1887)

"*Engenheiros Keller*" – 10.10.1867

Vamos voltar ao ano de 1867, sete meses depois da assinatura do Tratado de Ayacucho. O Ministro da Agricultura, mostrando o quanto o complexo de inferioridade estava arraigado no alto escalão do Governo, determinou aos engenheiros alemães José e Franz Keller que estudassem as melhores formas de se estabelecer uma ligação do Rio Madeira ao Rio Mamoré, contornando as Cachoeiras, considerando dentre elas a construção de uma ferrovia.

Os Keller, depois de percorreram a região durante apenas quatro meses e três dias, propuseram três soluções. As alternativas apresentadas, sem reconhecimento detalhado do terreno, poderiam ter sido retiradas de qualquer "*Vade Mecum*" de engenharia, da época, sem a necessidade de reconhecimento "*in loco*". Os alemães não tiveram, absolutamente, tempo de esboçar qualquer tipo de projeto e suas estimativas de custo não tinham qualquer fundamento técnico.

Em relação à ferrovia eles simplesmente confessaram que não haviam visto o terreno em que ela iria percorrer.

A missão dos Keller foi simplesmente uma piada de mau gosto. As "*sugestões*", reportadas no livro "*The Amazon and Madeira Rivers*", foram:

1°) Construção de planos inclinados, pelos quais os navios pudessem vencer os fortes declives. Nos planos inclinados ou mortonas, as embarcações com a carga se colocam num carro de ferro, correndo sobre trilhos, que continuam mesmo por baixo d'água, até a profundidade necessária.

2°) Abertura de um Canal à direita das Cachoeiras. A abertura de um Canal de navegação na margem direita, de um comprimento de 50 léguas mais ou menos praticável para pequenos rebocadores a hélice, encontra no forte declive geral dessa parte do Rio uma dificuldade considerável. Tornar-se-ia indispensável a construção de comportas, porque a velocidade das enchentes seria tamanha que poderia impedir a navegação, tornando-se ao mesmo tempo a conservação do canal dificílima.

3°) Construção de uma Estrada de Ferro de aproximadamente 50 léguas de extensão. Este traço não seguiria a linha reta entre Santo Antônio e Guajará-mirim por ser o nivelamento de um traço nesta direção forçosamente muito defeituoso e inteiramente impróprio pra uma Estrada, por causa das ramificações da Serra Geral (Serra dos Parecis), que se estendem até a margem direita do Rio, porém, nem assim seria preciso seguir em todos os pontos as curvas do Rio, podendo-se atalhar diferentes de entre elas. (KELLER)

Governo Boliviano

Não é já somente uma aspiração patriótica a Estrada de Ferro do Madeira. De mera concepção, esta grande ideia passou já para o terreno da prática.
(Ministro da Agricultura do Império)

Logo após a assinatura do Tratado de Ayacucho, o Governo boliviano enviou ao México o General Quentin Quevedo, chefe da delegação boliviana naquele país. Quevedo tinha também a missão de encontrar, nos Estados Unidos, empresários interessados em construir uma estrada que contornasse as Cachoeiras do Rio Madeira.

O Presidente mexicano Juárez entregou a Quevedo diversas Cartas de recomendação que deveriam ser entregues aos Norte-americanos. Uma dessas Cartas estava endereçada ao Coronel Earl Church que imediatamente se interessou pela proposta boliviana.

Coronel Earl Church

O Coronel Church nasceu em New Bedford, Estado de Massachusetts, a 07.12.1835. Os que acreditam na hereditariedade moral não terão que procurar muito longe a origem de seu caráter ilibado, do pendor que o impelia à aventura, de suas tendências militaristas, de sua disposição para viajar, da capacidade administrativa de que era dotado e de sua predileção pelas construções ferroviárias, qualidades essas que constituíram os traços marcantes de sua personalidade durante os anos de madureza.

Pela linhagem paterna, descende diretamente de Richard Church que, em 1632, veio de Oxford, na

Inglaterra, para Plymouth, no Estado de Massachusetts, onde se casou com Elizabeth Warren, cujo pai viera para a América no "*Mayflower*" e era ascendente do General Warren, tombado em Bunker Hill.

Um dos filhos de Richard Church foi o capitão Benjamin Church, famoso líder colonial que combateu os Índios durante a guerra do Rei Filipe, e cujas heroicas explorações ingressaram na história e que, entre 1689 e 1704, comandou cinco incursões contra franceses e Índios do Maine e de New Hampshire.

Pelo lado materno, o Coronel Church é descendente direto de Mary Clap, que em solteira assinava Mary Winslow, filha de Eduardo Winslow, chegado a Plymouth pelo "*Mayflower*" e três vezes eleito governador daquela colônia. Ainda pelos laços maternos, o Coronel Church está ligado à família Pease, de Yorkshire, na Inglaterra, conhecida por ter promovido a construção da primeira Estrada de Ferro na Grã-Bretanha, tendo George Stephenson como Engenheiro-chefe.

Os antepassados imediatos do Coronel Church mudaram-se para Rochester em 1725 e aí, por compra e doação, tornaram-se proprietários de cerca de quinhentos acres de terra a 25 quilômetros de Plymouth Rock.

A maior parte da propriedade primitiva, desbravada e expurgada de silvícolas, acha-se ainda em mãos de parentes seus. O pai do Coronel Church faleceu quando este era ainda bem menino e, ao atingir ele oito anos, sua mãe mudou-se de Rochester para Providence, onde o rapaz frequentou as escolas públicas e já aos quatorze anos, se destacava entre os melhores de seus colegas.

Aos 17 anos, optou pela profissão de Engenheiro Civil Topógrafo, tendo conseguido colocar-se em uma Estrada de Ferro de New Jersey. Logo depois foi transferido para uma das ferrovias que correm ao poente do Mississipi, no cargo de Engenheiro-assistente. Posteriormente passou a ser Engenheiro-assistente na construção do túnel Hoosac e depois serviu, ainda, em uma Estrada de Ferro de Iowa.

A crise financeira de 1857 deixou-o desempregado e, por isso, aceitou o cargo que lhe ofereceram de Engenheiro-Chefe de uma estrada argentina, partindo ele rumo a Buenos Aires. Lá chegando, encontrou o país agitado e paralisados os trabalhos ferroviários, mas foi quase imediatamente designado para integrar uma Comissão de Engenheiros Militares e Topográficos cuja missão era explorar a fronteira sudoeste da Argentina e sugerir o melhor sistema de defesa contra as incursões hostis dos patagônios e outros selvagens que talavam ([505]) os Pampas e as faldas dos Andes.

Durante a execução de seu trabalho, passou a Comissão pelas mais vivas emoções. Em nove meses, percorreu mais de 11 mil quilômetros e com o auxílio de uma força de 400 cavalarianos, empenhou-se em duas rudes refregas com os selvagens. Uma delas, travada a 19.05.1859, teve origem em um súbito ataque desfechado por 1.500 guerreiros pertencentes a seis tribos diversas. Completamente despidos e cavalgando em pelo soberbas montarias, os selvagens atiraram-se, lança em riste, sobre a Expedição, numa esplêndida carga à luz da lua. Durante três horas, desenrolou-se uma luta corpo a corpo em que ninguém pedia tréguas. Os selvagens foram, finalmente, obrigados a se retirar, mas o fizeram em boa ordem, levando em

[505] Talavam: assolavam.

seu poder 3.000 cabeças de gado vacum e cavalar como presa de sua ousada sortida e deixando a Expedição inteiramente à míngua de recursos. Cada membro da missão devia apresentar o seu plano pessoal para a defesa da fronteira e, conquanto o Coronel Church fosse o mais moço e menos experiente da turma, seu plano foi o escolhido.

Em 1860, o Sr. Church localizou a Estrada de Ferro entre Buenos Aires e San Fernando, na Argentina, e continuou em proveitoso exercício de sua profissão até o estalar da Guerra de Secessão em sua pátria. Às primeiras notícias do conflito, apressou-se em regressar aos Estados Unidos, onde ofereceu seus serviços em defesa da União. Durante a Guerra, serviu sucessivamente como Capitão, Tenente-Coronel, Coronel e Comandante de uma brigada de voluntários no Exército do Potomac.

Finda a rebelião, o Coronel Church foi para o México como correspondente do "*New York Herald*" e serviu nas duas últimas campanhas contra Maximiliano, em 1866 e 1867. Em ensaio biográfico estampado num jornal de Boston, anos atrás, consta que, conquanto o Coronel Church tivesse ido para o México como particular e ostensivamente como representante de um jornal, na verdade levava uma missão secreta do General Grant e, como tal, uniu-se às forças do Presidente Juarez em Chihuahua, tendo delineado a Campanha final que resultou na captura de Maximiliano. Entretanto, prevendo o destino que aguardava o mal orientado Imperador, partiu para os EUA percorrendo mais de 900 km por terra em 6 dias e atravessando o golfo do México em um vaporzinho que quase soçobrou durante a tormentosa travessia. Em Washington, pleiteou a intervenção do governo americano com a qual esperava poder salvar Maximiliano da fatalidade que o aguardava.

Ao voltar do México, o Coronel Church, por algum tempo, fez parte do corpo de redatores do "*New York Herald*". A seguir foi para a América do Sul, onde tomou parte nos emocionantes acontecimentos que precederam a queda de Lopez, o ditador paraguaio. Torna-se desnecessário tratar aqui da atuação do Coronel Church na execução do projeto brasileiro-boliviano, visto como é justamente esse o objetivo das páginas que se seguem. Em 1880, foi comissionado pelo governo norte-americano para visitar o Equador e elaborar um relatório sobre a situação do país; em 1891, representou a American Society of Civil Engineers no Congresso de Higiene e Demografia, em Londres; em 1895, fez uma viagem a Costa Rica com o fim de regularizar a dívida externa e examinar a situação da Estrada de Ferro local. Em 1898, foi eleito presidente do Departamento Geográfico da British Association e, em anos recentes, esteve interessado na projetada Estrada de Ferro transcanadense, visando ligar Quebec a Port Simpson, na costa do Pacífico, por um traçado 400 quilômetros mais curto que o que ia a Vancouver pela Canadian Pacific.

É atualmente membro do Conselho da Hakluyt Society, da Royal Historical Society, Vice-presidente da Royal Geographic Society, da American Society of Civil Engineers, Companheiro de primeira classe da Ordem Militar da Royal Legion of the United States, Membro do Clube Naval e Militar da Cidade de Nova York e dos Clubes Geográfico, Savage, e Ranelagh, de Londres. O Coronel Church escreveu ainda, fartamente, sobre explorações e empreendimentos comerciais na América do Sul, bem como sobre a história da Revolução Mexicana. Da alta estima em que é tido na Royal Geographical Society, pode-se aquilatar pelos debates travados em torno de uma comunicação por ele apresentada à sociedade, em

1901, quando um de seus pares teve as seguintes palavras a seu respeito:

> Ouvimos a comunicação maravilhados ante a soma prodigiosa de conhecimentos que possui o Coronel Church com relação ao Continente Sul-americano. Não existe, naquele continente, uma só montanha, um só Rio, uma única planura, um trecho litorâneo ou um estuário sobre o qual o Cel Church não esteja habilitado a nos fornecer dados precisos. (CRAIG)

National Bolivian Navigation Company

Church foi até a Bolívia onde, no dia 27.08.1868, obteve a concessão de canalizar o trecho das Cachoeiras, organizando a National Bolivian Navigation Company. Não encontrou, porém, parceiros que financiassem o empreendimento nem nos EUA nem na Europa. Retornou à Bolívia, um ano depois, informando que só conseguiria levantar fundos em Londres se o Governo boliviano os garantisse. No final de 1869, o contrato inicial foi modificado para a construção de uma ferrovia ao longo das corredeiras ao mesmo tempo em que a Bolívia autorizava e garantia, no mercado europeu, um empréstimo de 2.000.000 de libras a juros de no máximo 8%.

Madeira and Mamoré Railway

Como a ferrovia seria construída em território brasileiro, Church veio ao Brasil e, no dia 20.04.1870, o Governo brasileiro autorizou a concessão, por 50 anos, exigindo que a companhia se chamasse "*Madeira and Mamoré Railway*", que ela ligasse Santo Antônio a Guajará-mirim, que a construção deveria se iniciar dentro de dois anos e concluída no final de sete, prazos que poderiam ser prorrogados excepcionalmente.

Church retornou a Londres onde contatou os banqueiros Erlanger & Co. que condicionaram o empréstimo à contratação da empreiteira Public Works Construction Company, para construção da Ferrovia, além da confirmação da garantia do empréstimo, tendo em vista mudanças na política interna boliviana. Equacionadas as imposições dos banqueiros londrinos, no final de outubro de 1871, Church e os senhores C. F. de Kierzkowski e L. E. Ross, engenheiros da Public Works, desceram o Rio Mamoré e o Rio Madeira até a Cachoeira de Santo Antônio. Os engenheiros da Public Works tinham a missão de avaliar e informar à sua empresa se a estrada era viável e o seu custo. Kierzkowski e Ross foram favoráveis ao empreendimento, apesar dos poucos dias que tiveram para fazer a avaliação e, no dia 01.11.1871, encenaram uma cerimônia simbólica, removendo a primeira pá de terra da construção da ferrovia.

Início da Construção

No dia 06.07.1872, vinte e cinco engenheiros da Public Works chegaram a Santo Antônio, na época, sede de um Destacamento Militar brasileiro. Church, por sua vez, destacou o Engenheiro Edward D. Mathews para fiscalizar os trabalhos da construtora, e o Governo brasileiro uma Comissão chefiada pelo Engenheiro Antônio Álvares dos Santos Sousa.

Relatório do Eng° Santos Sousa (07.05.1873)

Segundo o relatório de Antônio Álvares dos Santos Sousa, dez meses depois de iniciados os trabalhos, os ingleses foram vencidos pelas dificuldades apresentadas pelo clima, pela floresta e endemias amazônicas e estavam prontos para bater em retirada:

Todos sofrem mais ou menos de febres intermitentes e, na ocasião da minha visita, estavam sendo atacados de varíola. Em geral parecem-me todos contrariados por não lhes ser permitido antecipar a retirada.

Relatório do Eng° Genesto (07.1873)

A Public Works, alarmada com a situação que se desenrolava, enviou para Santo Antônio um Engenheiro de sua confiança, o Sr. Genesto, que entregou seu relatório em julho de 1873. Após dez meses de "*iniciados*" os trabalhos, não havia sido assentado um único metro de trilho pela Public Works.

Jornal do Comércio, n° 245 – Rio de Janeiro, RJ
Quinta-feira, 04.09.1873

Essa via Férrea a ser construída terá uma extensão algo tanto maior do que a princípio se computava. Mas este inconveniente não é o maior no momento. São as obras, que demandam ingentes sacrifícios.

Os trabalhos de terras atingem o quádruplo da primeira estimativa. O rochedo cumpre que seja talhado ao vivo em um longo trajeto, e a ponte principal importará em dez vezes o orçamento primitivo. Enfim, as despesas de transporte para o material é preciso que sejam calculadas no dobro do máximo cogitado.

Além de tudo isto o clima é o mais insalubre que se pode imaginar, sendo as forças operárias que se podem coadunar ([506]) eminentemente deficientes.

[506] Coadunar: incorporar.

> Há também grande escassez de alimentos e subsistências e falta absoluta de quaisquer socorros, a não serem, por alto preço, expressamente importados. A persistir-se na ideia da realização da linha, segundo meus cálculos, a mesma levará 20 anos a construir, e não custará menos de 2.000.000 libras, sem incluir o sacrifício de grande número de vidas. (JC N° 245)

Em virtude do Relatório Genesto, a Public Works resolveu, no dia 09.07.1873, entrar com uma ação nos tribunais londrinos, solicitando rescisão do contrato, considerando que teria sido iludida quanto à extensão da estrada, as condições adversas do terreno e da salubridade da região afirmando textualmente:

> Que a zona era um antro de podridão onde seus homens morriam qual moscas, que o traçado cortava uma região agreste em que se alternavam pântanos e terrenos de formação rochosa, e que, mesmo dispondo-se de todo o dinheiro do mundo e de metade de sua população, seria impossível construir a estrada.

Dorsay & Caldwell

A questão judicial com a Public Works congelara o empréstimo de 700.000 libras. Church não desistiu, procurou outra empresa para levar adiante o empreendimento cujo sucesso provaria a falta de competência da Public Works e lhe asseguraria uma vitória nos tribunais ingleses.

No dia 17.09.1873, Church assinou o contrato com a empresa Norte-americana Dorsay & Caldwell que assumiu o compromisso de construir os primeiros quinze quilômetros sem qualquer ônus, utilizando o material abandonado na selva pela Public Works.

No dia 24.01.1874, chegaram a Manaus os primeiros Norte-americanos da Dorsay & Caldwell que seguiram imediatamente para Santo Antônio. Poucos dias depois, em Santo Antônio, faleceu, de malária, um membro da comitiva que, como os ingleses anteriormente, resolveram bater em retirada.

Intervenção de D. Pedro II

D. Pedro II resolve auxiliar Church, consequentemente promovendo a construção da estrada, enviando ao Senado uma proposta adicional de 400.000 libras às 700.000 do empréstimo boliviano.

O projeto de D. Pedro II dá novo alento a Church, mas ainda havia o problema com a Public Works que apresentara uma planta da ferrovia dando novo rumo à ação judicial e que poderia prejudicá-lo. Church propôs um acordo no qual a empreiteira receberia 45.000 libras, que seriam pagas pelo novo empreiteiro, mais as custas judiciais.

A Golpista Reed Bros. & Co.

A Dorsay & Caldwell detinha o contrato até então, mas não tinha interesse em levá-lo adiante, por isso, transferiu-o para uma empreiteira de Londres, a Reed Bros. & Co. A Reed, demonstrando sua total má fé, aceitou o encargo contratual sem conhecer o projeto e muito menos a região. A Companhia protelava sua ida para a região até que, em 18.01.1877, Church declarou nulo o contrato com a empresa. Demonstrando qual era sua intenção desde o início, a Reed, que não gastara um único penny no empreendimento, entrou com uma ação judicial exigindo indenização por perdas e danos.

Church, desesperado com mais esta demanda judicial e querendo iniciar logo a construção da estrada, aceita fazer um acordo e paga 25.000 libras aos pilantras ingleses.

> O Coronel Church resolve, a essa altura, abandonar a Inglaterra, e passar a sua ação para os Estados Unidos. Naquele país, somente tivera aborrecimentos. Talvez na sua pátria, fosse mais feliz. (FERREIRA, 1959)

P. & T. Collins

É para remediar essa situação [o isolamento econômico da Bolívia] e para revelar ao mundo região tão bela quanto o Paraíso Terrestre que dois engenheiros de Filadélfia [P. & T. Collins] vão contornar as Cachoeiras do Madeira. Não sou nenhum visionário; ao contrário, sei bem o que digo. Terminada essa obra monumental, a riqueza da Austrália e da Califórnia empalidecerão ante a produção aurífera das montanhas e dos Riachos bolivianos, bem assim ante as safras abundantíssimas das planícies e dos vales que lhes ficam de permeio. (Coronel George Earl Church)

O Coronel George Earl Church encontra-se nos Estados Unidos com o Sr. Franklin B. Gowen, industrial do aço, Presidente da Philadelphia and Reading Coal and Iron Company que tinha interesse em intermediar o contrato de Church.

No dia 25.10.1877, foi lavrado o contrato entre a empreiteira P. & T. Collins e a Madeira – Mamoré Railway Co. P. & T. Collins comprometeram-se a pagar as 45.000 libras que o Coronel Church prometera à Public Works e assinaram um contrato com a Philadelphia and Reading Coal and Iron Company que forneceria todo material ferroviário a ser usado na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

O contrato marcava como data limite dos trabalhos o dia 25.02.1878 e sua conclusão após três anos.

Apoteótica Partida do "*Mercedita*"

No dia 04.01.1878, partiu com destino a Santo Antônio, no Madeira, o vapor "*Mercedita*". O efetivo embarcado de 227 profissionais era formado por Engenheiros, Médicos, Técnicos, Operários especializados, operários e a tripulação. No vapor, também, foram carregadas 500 toneladas (Ton) de materiais para construção, 200 Ton de máquinas e ferramentas, além de 350 Ton de carvão mineral. O New York Herald, de 02.01.1878, comentou:

> A viagem deste vapor é de interesse nacional, pois, pela primeira vez na história norte-americana, daqui parte uma Expedição equipada com material norte-americano, financiada com dinheiro nosso e dirigida por patrícios, para executar, no estrangeiro, obra pública de grande vulto. Ao que consta, os 54 engenheiros que integram o corpo técnico constituem o mais fino grupo de profissionais que jamais se conseguiu reunir em Expedição semelhante.

Neville B. Craig, no seu livro "*Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma Expedição (1947)*", conta a saga da "*Mercedita*":

> O "*Mercedita*" era um vapor para 856 toneladas de carga. Fora construído em 1852, e, devidamente artilhado, auxiliara o bloqueio dos portos confederados, durante a Guerra de Secessão. Subsequentemente fora convertido em navio mercante e empregado na rota de Nova York a São João. Seu comandante, William Jackaway, era um verdadeiro lobo do mar que passara a vida na pesca

da baleia e, como o demonstrara mais tarde, não desconhecia inteiramente a rota que seu barco estava a ponto de encetar.

O Coronel John Jameson detinha a orientação suprema da Expedição, na ausência do Sr. Thomas Collins, que pretendia seguir semanas depois. Os passageiros eram em número de 220, aí incluídas três turmas de engenheiros sob as ordens do Sr. Charles M. Bird, que levava, como auxiliares principais, seus colegas Charles W. Buchholz, John Runk e Amos Stiles. Todos eles haviam tomado parte na Guerra de Secessão, quer servindo na Marinha, quer nas fileiras do Exército, e tinham desempenhado cargos de grande responsabilidade em construções ferroviárias nos EUA.

Muitos dos que ocupavam posições secundárias, como C. S. d'Invilliers, Joseph Byers, R. H. Bruce, W. C. Wetherill, C. A. Preston, John B. Dougherty e outros, já tinham conquistado reputação invejável nas principais Estradas de Ferro norte-americanas e dispunham de todas as qualidades necessárias para qualquer promoção que as circunstâncias do serviço exigissem.

O corpo médico estava a cargo do Dr. E. P. Townsend. Era grande o número de Almoxarifes, Apontadores e Escriturários. Velhos capatazes irlandeses que de há muito trabalhavam para os irmãos Collins, compartilhavam, ainda, da sorte da firma, a bordo do "*Mercedita*". Carpinteiros, Mecânicos e grande número de lenhadores das matas da Pensilvânia compunham o resto da leva humana.

A carga consistia de 500 toneladas de ferro de diversas espécies, para construções ferroviárias, 200 toneladas de instrumentos, ferramentas, mercadorias variadas e todas as qualidades de provisões,

bem como 350 Ton de carvão e a bagagem dos passageiros. Igual quantidade de carvão fora de antemão enviada ao Pará, em veleiro, para a viagem de retorno.

O interesse popular por todos os pormenores da partida desse navio pioneiro da Expedição ficou fielmente registrado no Times de Filadélfia, de 03.01.1878:

> Sob o comando do Capitão Jackaway, o vapor "*Mercedita*" largou ontem ([507]) à 1 hora, do trapiche de Willow Street, rumo ao âmago longínquo do Continente Sul-americano. Desde os idos tempos da febre aurífera da Califórnia, em que a partida de cada vapor pejado de passageiros ávidos de ouro, sacudia até à medula a sonolenta Filadélfia de antanho, poucas cenas se verificaram na orla marítima do Delaware, como a que se presenciou ontem no trapiche de Willow Street. Não era a reunião dos amigos e parentes dos 227 homens a bordo do "*Mercedita*" que atraía a atenção de vasta multidão de curiosos, mas o profundo interesse que despertou a partida do navio pioneiro e conseguiu reunir o povo ansioso por testemunhar o momento em que, com sua preciosa carga, havia de largar rumo ao seu remoto destino.
>
> Apesar dos cordões de isolamento que a polícia distendera ao longo do trapiche, no momento da partida o povo já estava tão rente do barco que só com grande dificuldade se conseguia chegar ao costado. No portaló, dois funcionários da Companhia anotavam os nomes dos operários que embarcavam. Grande confusão lavrava pelos tombadilhos, pois o navio fora carregado com tal afobação que não tinha sido possível arrumar com cuidado a carga e, até o último instante, o guincho do mastro dianteiro ainda içava bagagens e suprimentos.

---

[507] Ontem: 02.01.1878.

> Quando a proa do navio começou a romper o caudal, a massa popular se pôs a gritar e todos os rebocadores e locomotivas das proximidades apitaram alegremente até que, finalmente, conseguiram abafar o alarido da multidão.
>
> O barco da polícia "*William S. Stokley*", carregado de senhoras e cavalheiros, acompanhou o vapor até o velho Arsenal de Marinha. Enquanto o "*Mercedita*" descia o Rio, antes de ganhar mar alto, ia sendo saudado pelo povo que se aglomerava nos diversos trapiches bem como pelo apito estrídulo de outros vapores e o badalar contínuo dos sinos de bordo. Os passageiros, que se mostravam igualmente entusiasmados, enrouqueceram de tanto responder às saudações.
>
> Diante de Chester, o "*Stokley*", que havia deixado o "*Mercedita*" uma milha para trás, reduziu a marcha para o esperar, atracando, finalmente, ao costado para receber os Srs. P. & T. Collins, bem como o Cel Church, que até então se achavam a bordo do "*Mercedita*". Na mesma ocasião, vários passageiros que se achavam na lancha da polícia, passaram para o vapor. Depois, as embarcações se separaram; ouviram-se despedidas, acenar de lenços, adeuses e o "*Stokley*" aproou rumo à Cidade deixando o "*Mercedita*" já em sua rota, para o oceano.

Terminadas as despedidas, começamos a pôr ordem à confusão generalizada que ia a bordo. Muita coisa destinada ao consumo imediato fora acomodada nos porões, sob toneladas de material pesado, em lugares de difícil acesso. Procederam-se a duas chamadas durante a tarde; as cabinas foram distribuídas a uns poucos felizardos, cerca de 40 ao todo. O vento forte que soprava de sudeste nos obrigou a lançar âncora a 45 milhas ao largo dos cabos de Delaware. Logo que as máquinas pararam, o vapor começou a jogar de maneira impressionante, como, aliás, o fez frequentemente daí por diante. Já nessa fase inicial da travessia, muitos passageiros

foram forçados a procurar a amurada do navio ou algum recanto discreto, no tombadilho inferior. Os que se podiam alimentar só a muito custo conseguiam uma xícara de café com alguns biscoitos.

Nem as instalações da cozinha nem o pessoal que nela trabalhava estavam em condições de fornecer alimento ao elevado número de passageiros. Nos tombadilhos, instalaram-se camas rústicas para os trabalhadores e os que não tiveram a fortuna de conseguir beliches, tinham que se contentar com colchões, travesseiros e cobertores no chão, ou sobre as mesas da cabina. Quem ficasse no tombadilho até tarde da noite, dificilmente conseguiria chegar ao seu beliche sem tropeçar nos que dormiam comprimidos, qual uma camada de sardinhas que forrasse o fundo de enorme caixa, ocupando as mínimas nesgas do piso da cabina. Uma ou duas pessoas tinham levado redes para bordo e assim, balouçando sobre seus companheiros menos previdentes, conseguiam escapar, em grande parte, ao enjoo provocado pelo constante jogar do vapor.

Posto que o Capitão Jackaway detivesse o comando nominal do barco, quem de fato o comandava, a não ser em assuntos que se relacionassem diretamente à navegação, era a garçonete de bordo de nome Gertie – moça de aparência pouco agradável que dominava soberanamente da popa à proa, dando ordens absolutas, tanto aos passageiros como à tripulação. A prolongada convivência que sempre tivera com marinheiros, destruíra-lhe até os mais leves vestígios de encantos feminis. A qualquer hora do dia ou da noite podia-se ouvir sua voz estridente, ralhando com quem quer que tivesse tido a infelicidade de transgredir suas ordens ditatoriais. Quando excitada aos paroxismos da cólera, seu calão de irlandesa rústica nivelava-se ao dos mais rudes homens do mar.

Em momento de raiva, um dos engenheiros deu-lhe um apelido que, apesar de rimar com o nome pelo qual ela desejava que lhe chamassem, ofendeu-lhe profundamente, daí resultando, para o autor, perfeito regime de fome até o fim da viagem.

Quando a chamavam durante a noite, – o que, aliás, era frequente – Gertie não se preocupava com a "*toilette*" e surgia de seu beliche em trajos que nos faziam lembrar o poeta Fitz-Greene Halleck: "*Qual Eva, angelical e interessantíssima*", provocando pesadelos ao tropeçar pelos que dormiam no chão, descalça, de lanterna em punho, sem o menor constrangimento e sem pedir desculpas. Apesar de tudo, porém, Gertie tinha bom coração e muitas vezes durante a viagem, quando a comida se apresentava intragável, trazia-nos às escondidas um pedaço de torta ou de bolo, uma lata de pêssegos ou um copo de água gelada, provavelmente surripiados às reservas pessoais do Capitão Jackaway.

No dia 03.01.1878, ao levantar ferro, partiu-se o guincho e só lá pelo meio dia foi que conseguimos prosseguir a descida do Delaware. A falta de ordem era, infelizmente, o que mais se evidenciava. Fomos divididos em grupos, provavelmente por sorteio. De cada núcleo, destacavam-se algumas pessoas para lavar pratos e servir a comida, do castelo de proa, onde se instalaram alguns fogões sobressalentes, distribuindo-a pelos lados do navio e lá embaixo, na mesa da cabina. Os cozinheiros improvisados não provaram bem.

O estoque de sabão próprio para água salgada ou fora esquecido ou estava escondido em algum lugar inacessível. O sabão comum era inútil e os lavadores de louça ainda não conheciam o recurso de se aplicar um jato de vapor aos pratos para dissolver a gordura. Os garçons de emergência, sem prática de

se equilibrar, em marcha, ao balanço do navio, não se revelaram eficientes, pois, ao transportarem os pratos para a mesa de jantar, no porão, os alimentos líquidos ou semilíquidos quase sempre chegavam ao fim da escada antes deles e, não raro, escorriam pela cabeça da turba faminta que se comprimia em torno da mesa.

As turmas de passageiros que se revezavam na mesa de jantar eram tantas que as refeições se prolongaram durante o dia todo até alta hora da noite. A princípio a alimentação consistia de café sem leite nem açúcar, biscoitos do mar e uma sopa mais ou menos passável.

Mais tarde, apresentaram-nos quitutes ainda mais apetitosos: o bolo e a torta de farinha. A primeira dessas especialidades da culinária marítima era cozida dentro de sacos feitos do mesmo pano dos de farinha, ou de qualquer peça de roupa apanhada ao acaso, do varal. A comida era servida em grandes bacias de ferro ou em panelas e o café vinha em baldes de madeira, comuns. Canecas e pratos de ferro, além de escasso número de talheres, constituíam todo o serviço de jantar. Os grupos que se sucediam à mesa nem procuravam sentar-se; ficavam em pé ao redor, ansiosos por conseguir algo que comer e lutando para engolir o pouco de alimento que as circunstâncias e o balanço do barco o permitiam.

O suprimento de água potável era tão escasso que seu uso só era permitido para cozinhar e beber, e, mesmo assim, com parcimônia. Nem se pense que era ela da melhor qualidade. Apresentava-se altera-da, tanto no paladar como na cor, quer fosse por estar sujo o reservatório em que estava guardada, quer por ter sido captada no Rio Delaware, logo abaixo dos esgotos de certa localidade.

Às 16h00 horas, franqueamos o quebra-mar Delaware e aproamos para o Sul, rumo ao alto-mar. Até então a vida de bordo não tinha sido de molde a entusiasmar ninguém; contudo os moçoilos que, pela primeira vez deixavam o lar onde se haviam habituado a toda espécie de conforto, não menos que seus pais, acostumados às agruras da vida campestre, revelavam disposição para se mostrar alegres em circunstâncias que todos consideravam temporárias por terem sido o resultado inevitável da agitação e confusão provenientes de nossa atabalhoada partida.

O céu azul e o mar tranquilo pareciam augurar viagem feliz. Cheios de esperança e entusiasmo, víamos, da amurada do navio, desaparecer no horizonte a linha debruada de neve do litoral patrício e, ao recolhermo-nos essa noite, levávamos no coração a certeza de que dentro de poucos dias, poderíamos sentir no rosto a deliciosa carícia das brisas embalsamadas do Mar do Sul e os cálidos raios solares de um verão perene.

Seria cerca de meia-noite quando súbita revolta dos elementos nos despertou. Por todo o navio ouviam-se ordens incisivas, enérgicas, a correria dos marinheiros colhendo velas, entrecortado, tudo, pelo sibilar constante do vento entre a cordoalha. Parecia que tudo caía dentro da cabina e nos tombadilhos. Os ruídos se sucediam ininterruptamente, pois todo o vasilhame de cozinha e mesa, mal seguro, ia parar no soalho.

O vapor jogava de maneira impressionante e o vendaval ululante que soprava do sul paralisava quase inteiramente a marcha do navio. Mesmo com vento fraco a instabilidade do "*Mercedita*" já tinha sido motivo de pilhérias: "*este navio jogaria até dentro de um canal*", "*deve ter algum peixe grande*

sob a quilha". Esse defeito da embarcação agravou-se, de modo alarmante, com a brusca mudança do tempo, e, no dia seguinte, 04.01.1878, notava-se a fisionomia preocupada dos passageiros. Poucos eram os que não estavam enjoados, e, por conseguinte, a cabina se achava em condições intoleráveis.

Apesar da chuva que desabava em bátegas ([508]), os que estavam melhor preferiam ficar no tombadilho, munidos de chapéus de borracha, a ter que suportar a situação, lá embaixo. Quem não estivesse na cabina, tinha que se segurar firmemente em qualquer peça do barco, não só para evitar que fosse varrido pelas ondas, como ainda porque a inclinação do navio era, às vezes, tão grande que, quem não estivesse bem seguro, se via forçado a uma carreira involuntária pela ladeira abaixo, sem saber se ao fim da descida conseguiria agarrar-se à grade inferior ou se a carreira terminaria num voo por sobre a amurada e um mergulho fatal nas águas revoltas.

Não foi possível servir refeição alguma nesse dia. Os cozinheiros e garçons improvisados estavam todos mais ou menos indispostos e tinham outras e mais urgentes obrigações a atender que matar a fome a seus companheiros. Os raros que tentaram levar pratos de sopa ou xícaras de café ao longo do tombadilho ou até a cabina, só conseguiram parte de seu intento. O pouco desses líquidos que conseguiam levar até o topo da escada que descia para a cabine, só servia para se derramar sobre os coitados que se comprimiam lá embaixo.

Pode-se perfeitamente imaginar que os protestos provocados por tais banhos indesejáveis não eram de natureza a estimular sua repetição. Se alguém sentia, às vezes, vontade de rir de seus

[508] Bátegas: pancadas d'água.

companheiros menos afortunados, a distribuição de salva-vidas, o aprestamento dos botes e o boato então corrente de que três companhias de seguro de Nova York não quiseram segurar a carga do vapor, faziam-nos ponderar sobre o enorme risco a que todos estavam expostos.

Todavia, com incrível perversidade, a hilaridade se insinuava mesmo nos mais sérios instantes e assim é que, sempre que nos lembramos daquelas horas angustiosas, vem-nos à memória a cena do velho John O'Hara, capataz chefe de P. & T. Collins é católico devoto [homem cuja coragem pairava acima de qualquer dúvida], recostado na cabina, cercado de numerosos passageiros que, como ele, não podiam mais de enjoo, gemendo constantemente. A expressão de seu rosto lembrava as palavras da oração: "*Meu Deus, sede bom para comigo nesta hora terrível. Dos homens nenhuma esperança de auxílio me resta*", à medida que ia simultaneamente aliviando o estômago e a consciência, vomitando e espargindo água-benta que trouxera consigo para os casos de emergência.

Os raros que estavam em condições de se alimentar, só conseguiram, nesse dia, um pouco de café e alguns biscoitos. Não se tinha até então providenciado a distribuição de água para beber, de maneira que muitos sofriam sua falta. Todos nós sabíamos que o navio não estava caminhando e que o céu nublado, impedindo a observação dos astros, impossibilitava que se determinasse a posição do barco. E teria sido esse o único recurso para nos afastarmos da perigosa costa de Hatteras.

Era com expressão de profundo aborrecimento que o Capitão Jackaway se voltava para quem tivesse a impertinência de o interpelar sobre a distância coberta aquele dia ou sobre a situação do navio.

Quase ninguém pôde dormir a bordo, naquela noite, e os que ocupavam os leitos superiores, na cabina, tiveram que se precaver como puderam para evitar que fossem atirados ao chão.

Durante todo o dia seguinte, 05.01.1878, o vento continuou violento, mas passou a soprar de popa.

A alimentação era ainda miserável e escassa. Cada vez que o barco galgava uma nova montanha de água e de lá se precipitava no abismo, pensávamos nas toneladas de ferro que se achavam no porão e assaltava-nos o receio de que a nave submergisse, ou que algum objeto mais pesado fosse projetado contra o casco e praticasse um furo, abaixo da linha d'água. Na mesa que rodeávamos para ver se comíamos, um solavanco mais forte fazia o café ou a sopa que se tentava ingerir, atravessá-la escorrendo, para atingir o companheiro da frente. Grande parte da alimentação, de uma forma ou de outra, ia parar no soalho e é bem de se imaginar em que condições estaria ele.

Dia 06.01.1878 foi o primeiro domingo que passamos no mar. O temporal já tinha amainado de todo, o céu se apresentava de um azul puríssimo e a temperatura agradável permitiu que quase todos os passageiros passassem parte do dia no tombadilho.

Depois da tormenta por que passamos, pouquíssimos os que não quiseram tomar parte no serviço religioso celebrado a bordo, cuja marcante expressividade advinha de não estar ele adstrito ao ritual de nenhum credo, em particular.

A parte principal da cerimônia consistiu de música e cantos sacros, e, até hoje, quando nos recordamos daquela cena memorável, vêm-nos nitidamente à memória estes dois simples versículos:

> Existe um país mais lindo que o dia / Do qual as belezas a Fé nos revela.

A alimentação e a maneira de servi-la continuaram do mesmo modo detestável. Mais ou menos por essa altura, muitos dos passageiros tinham seus acordos particulares com a garçonete ou o servente da cabina para deles conseguir o de que precisavam.

Durante o dia, já que quase todos se haviam refeito dos sofrimentos impostos pelo temporal e começavam a se locomover com mais desembaraço pelo navio, o ambiente foi-se tornando de novo alegre. De popa à proa ouviam-se músicas e canções de toda espécie. Eram pistões, acordeões, flautas, hinos e canções lascivas.

No dia 07.01.1878, navegamos bem com vapor e vela. As refeições estavam um pouco melhores, e, se comparadas aos dias anteriores, podia-se dizer que eram passáveis. Carne de porco, café servido em baldes de madeira, maçã assada, tomates e biscoitos constituíam o menu, mas, a muitas pessoas repugnava servir-se de pratos mal lavados e, mesmo assim, não era fácil conseguir-se um pouco de cada iguaria, tão rapidamente eram elas consumidas.

Distribuíram-se cântaros e cada passageiro recebeu uma ração de água, de mais ou menos um litro por dia. Grande parte do precioso líquido era empregada no asseio corporal, pois não nos era possível usar sabonete em água salgada. [...]

BARBADOS

Já estava alto o Sol, na manhã de 17.01.1878, quando fomos despertados por terrível confusão de vozes estranhas, mesmo por baixo de nosso beliche, e pelo entrechocar de remos e de botes batendo uns contra os outros e o costado do navio.

Não nos foi difícil perceber, pela vigia, que o navio se movimentava lentamente para dentro do Porto de Bridgetown, seguido de vasta frota de pequenas embarcações, pilotadas por barqueiros escuros, que gritavam, brigavam e vomitavam impropérios pior que os carroceiros de Nova York, convencidos de que no "*Mercedita*", com seus 220 passageiros, tinham descoberto uma mina.

Quando o navio atracou e deitamos o olhar para terra, a vista com que deparamos era verdadeiramente encantadora e custava crer que apenas 15 dias antes tremíamos de frio dentro de pesados sobretudos. Ainda de bordo, avistávamos coqueiros esguios e numerosos outros espécimes, para nós desconhecidos, da flora tropical.

No costado do vapor, fomos cercados por barqueiros que nos ofereciam frutas de todas as espécies e se propunham a nos conduzir para terra. Moleques tisnados ([509]) nos divertiam mergulhando a profundidades incríveis, à cata de pequenas moedas que lhes atirávamos. É fácil de se avaliar que tenha sido enorme a quantidade de fruta consumida por todos nós, após duas longas semanas de jejum.

Não sabíamos se teríamos permissão para desembarcar, mas alguns passageiros resolveram a questão facilmente deslizando por cordas até os botes que os esperavam lá embaixo. Vendo a inutilidade da proibição, os oficiais mandaram baixar a escada do portaló e todos nós nos dirigimos para a praia tão depressa quanto os barqueiros nos puderam conduzir. Tão fortemente nos havíamos habituado a nos locomover a bordo, que causava hilaridade verem-se passageiros desembarcar gingando, no trapiche, qual marinheiros.

---

[509] Tisnados: bronzeados.

A primeira coisa que saltava à vista do recém-chegado a Bridgetown daquela época era que a grande maioria da população se constituía de indivíduos de cor. As ruas eram quase todas tortas ou em linhas quebradas, muito estreitas e só as mais importantes tinham passeios laterais cuja largura variava de 40 a 60 cm. A fachada das casas ficava tão rente do meio-fio que os beirais cobriam o passeio.

Uma das peculiaridades desta Ilha está que sua formação é coralínea e não vulcânica. O coral fornece pavimentação resistente e durável como o asfalto para as ruas, que se apresentam rigorosamente niveladas. Constitui ele, também, excelente material para construções finas. As casas dos naturais são quase todas de madeira. Não vimos um único tijolo em toda a Ilha. A temperatura é aí deliciosa e pequenas as variações durante o decurso do ano. Ao que nos disseram, no verão a coluna de mercúrio raramente excede 26°C à sombra. Viam-se, frequentemente, pelas ruas, carroças tiradas por jumentos do tamanho de um potrinho de dois meses. Às vezes, um desses animaizinhos passava trotando ligeiro com quatro pessoas no carrinho.

A Ilha tem cerca de 32 km de comprimento por 22 km de largura e o formato aproximado de um presunto. Sua população era então de 165 mil almas, das quais apenas 13 mil brancos. A língua aí falada é o inglês, mas o isolamento em que vive o povo propiciou um dialeto que ingleses e norte-americanos às vezes encontram dificuldade em compreender. Os naturais se apresentavam muito bem vestidos em alvíssimos ternos brancos e chapéus de palha, mas eram piores que judeus para negociar. Pediam um shilling por passageiro para transportá-los à terra, mas, ao chegar ao trapiche, exigiam dois. E era, às vezes, necessário que se perdesse a calma

ameaçando de espancá-los ou atirá-los para que deixassem de nos seguir por toda a Cidade na esperança de nos extorquir seis shillings por um servicinho qualquer, sem valor.

Dois de nossos engenheiros, indagando do melhor hotel, tiveram indicação da Casa de Albion. Depois de procurá-la em vão pela Cidade, informados de que ela ficava a 8 km de distância, tomaram um carro que os levasse até lá. Durante duas horas, viajaram pelos arredores – que por sinal eram tão interessantes que o tempo se passou rapidamente – e finalmente chegaram ao hotel que, com grande surpresa, souberam distar apenas 2 minutos a pé, do ponto de onde partiram. Posto que o estabelecimento não tivesse pretensões a grande hotel, nem mesmo fosse o melhor de Bridgetown, a Casa de Albion representava então, para nós, uma miniatura do Waldorf-Astoria. Podermos sentar a uma mesa limpa, repleta de deliciosos pratos – costeletas de carneiro, café, pepino em fatias, bananas, laranjas, tudo isso regado com deliciosa cerveja inglesa e rematado por finíssimos charutos Havana – e, acima de tudo, podermos repousar à noite em camas limpas e firmes, parecia-nos o auge da felicidade. Gastamos grande parte do tempo passeando e apreciando os panoramas.

Despertaram-nos vivo interesse os extensos canaviais que cobrem quase toda a Ilha e a grande variedade de árvores frutíferas e de sombra, muitas das quais inteiramente desconhecidas para nós. De fato, parece-nos mesmo que encontramos em Barbados maior variedade de frutas que durante toda nossa viagem pelo Amazonas e Madeira. Coqueiros esguios, com seus frutos tentadores, forneciam água clara e fresca mesmo no mais cálido dia; fruta-pão, favos de mel, mangas, limas, limões, laranjas, abacaxis e inúmeras outras frutas, sob o

toldo de luxuriante folhagem agitada por deliciosa brisa marítima, faziam com que o novo cenário, onde nos achávamos apenas duas semanas após nossa partida dos Estados Unidos, parecesse a obra-prima de algum extraordinário prestidigitador.

Na Casa do Gelo, estabelecimento misto onde havia hotel, restaurante, comércio por atacado e a varejo, e armazéns de suprimentos, encontramos várias pessoas do "*Mercedita*", inclusive muitos engenheiros, todos tomados do evidente desejo de reparar, o mais rapidamente possível, os pecados de omissão involuntariamente cometidos a bordo e se fortificarem, a fim de enfrentar semelhantes situações, de futuro. Não poucos indivíduos da Expedição poderiam ser classificados como "*calejados*", relíquias de uma geração quase extinta que viveu nos tormentosos dias da Guerra de Secessão e adquiriram a longa prática de que dispunham, na construção das Estradas de Ferro da costa do Pacífico, quando o protótipo do Engenheiro era um misto de construtor de estradas, Vaqueiro e Guerreiro. Não é, portanto, de admirar que o historiador consciencioso se veja forçado a registrar que muitos dos que encontrou na Casa do Gelo estavam visivelmente "*tocados*" e ainda pediam ao taberneiro mais outra rodada.

Vários de nós fomos convidados para o "*Baile da Dignidade*", festa típica em Barbados. Infelizmente não pudemos a ele comparecer, mas, pelo que nos disseram os que foram, não perdemos muito. Em certa praia denominada Hastings, situada a cerca de 5 km da Cidade, onde atualmente se encontra um grande hotel moderno, muitos dos nossos se entregaram ao que se poderia chamar um banho de mar de luxo, entre a praia principal da Ilha e o recife coralíneo que a contorna, pois tiveram de pagar oito pence por pessoa para toalha e sabão.

Na manhã de 18.01.1878, os hóspedes do Albion foram despertados pelo hoteleiro, que fez colocar ao lado de cada cama uma mesinha com café, torradas, frutas e charutos finos. Quando entrou em nosso quarto, percebendo que estávamos acordados, anunciou "*a primeira refeição é às 9 horas*" e desapareceu. Naquele dia, nosso tempo foi inteiramente tomado em passeios pela Ilha, magníficas refeições e banhos de mar.

Em resultado da festa da noite anterior, alguns dos nossos companheiros estavam de ressaca, mas só três tiveram necessidade de alguém que olhasse por eles. Dois que se dirigiram para o "*Mercedita*", em uma catraia, estavam em tal estado que, quando um caiu no mar, o outro não teve força para puxá-lo e o barqueiro, com medo de fazer virar a embarcação, se fosse auxiliá-lo, preferiu prosseguir, enquanto o passageiro, agarrando o náufrago pelo colarinho, o rebocava para bordo.

Quando a vítima chegou ao vapor, já estava quase restabelecida do pileque, mas seu "*rebocador*", logo que se pilhou a bordo, pôs-se a comemorar seu feito notável disparando o revólver a esmo pela vigia da cabina, a ponto de espalhar pânico entre os nativos que, em numerosas embarcações, se comprimiam no costado do navio. Felizmente esse divertimento de mau gosto foi interrompido antes que ocasionasse consequências graves.

Na Casa do Gelo, nossos companheiros saboreavam iguarias raras: sopa de tartaruga e peixe-voador. Havia então na Ilha numeroso corpo do exército inglês que servira na campanha dos Achantis. À noite fomos até o quartel onde se achava a tropa, para ouvir um concerto ao ar livre pela banda militar, composta de 40 figuras.

Os passeios que fizéramos foram tão agradáveis que dificilmente poderíamos fazer outros melhores. Entretanto a luz clara da lua cheia, a vegetação luxuriante, os uniformes vistosos da soldadesca, a aura perfumosa que então soprava, e, sobre tudo isso, a marcialidade da música inglesa, produziram tão esplêndido efeito que mal podemos descrever.

Tínhamos sido avisados para que embarcássemos às primeiras horas da noite; contudo os que se deixaram ficar na praia até 22h00 não correram nenhum risco, porque um passageiro precavido, tendo encontrado o capitão Jackaway bêbedo como uma raposa, não teve dúvida em trancá-lo em lugar conveniente, perto do trapiche. Depois disso, tomamos um bote a seis remos e com o capitão cuidadosamente acomodado, rumamos para o navio.

Os escuros remadores possuíam belas vozes e pareciam ter organizado um repertório de canções patrióticas com a finalidade patente de despertar a generosidade do passageiro, qualquer que fosse a nacionalidade, que tivesse a má sorte de cair no barco. Durante o percurso, entoaram a "*Marcha através da Geórgia*", e, quando já nos aproximávamos do "*Mercedita*", cantaram outra canção que parecia ter sido composta por eles mesmos, e cujo estribilho dizia:

> Salve, salve a bandeira azul listada, / A bandeira que nos deu a liberdade.

Às onze horas daquela noite, o barco levantou âncora e, embora pesarosos, despedimo-nos de Barbados. Nossa permanência na Ilha fora a mais agradável possível. Depois que a deixamos, temo-nos perguntado se o lugar é de fato tão agradável quanto nos pareceu, ou se a impressão que nos causou foi, em grande parte, devida ao contraste que

apresentou com as privações por que anteriormente passamos.

Sem dúvida o efeito que sua natureza exuberante causou sobre nós, só pode ser comparado à visão que embeveceu o olhar maravilhado de [Jacopo] Peri às portas do Paraíso; e Bridgetown, com seus mergulhadores bronzeados, suas carrocinhas tiradas por jumentos, suas flores e suas frutas deliciosas, permanecerá sempre na memória de todos nós. [...]

CONTINUANDO A VIAGEM NO "*MERCEDITA*"

De Barbados ao Pará, poucos incidentes dignos de nota nos apresentou a viagem. Teria mesmo sido deliciosa se as refeições não continuassem a ser motivo de constantes irritações e queixas. O calor era tão agradável que quase todos os passageiros transportavam para o tombadilho seus colchões e aí passavam a noite. As únicas novidades que nos chamaram a atenção foram os cardumes de peixes-voadores e, à noite, a fosforescência das águas. (CRAIG)

Chegada em Santo Antônio (19.02.1878)

Quando os ingleses para cá vieram, as únicas coisas que fizeram durante os dois primeiros dias, foi beber e fumar, mas os americanos trabalham como o diabo.
(Militar do destacamento de Santo Antônio)

Em Belém, a carga do "*Mercedita*" foi passada para embarcações menores. A primeira delas aportou em Santo Antônio no dia 19.02.1878. No dia seguinte, às 06h00, já saía uma turma de engenharia para o campo.

No mês de março, apareceram os primeiros doentes. As chuvas, os insetos e a alimentação precária minavam o entusiasmo dos trabalhadores.

Jornal do Pará.

ORGÃO OFFICIAL.

CAPITAL. PREÇOS DAS ASSIGNATURAS — Propriedade de SANTOS & IRMÃOS.—Rua de S. João canto da rua Longa. Publica-se diariamente, exceptuando os dias immediatos aos santificados e de festa nacional. Póde começar a assignatura em qualquer dia acabando sempre em Março, Junho, Setembro e Dezembro. — INTERIOR E EXTERIOR. PREÇOS DAS ASSIGNATURAS

ANNO XVI. DOMINGO 10 DE FEVEREIRO DE 1878. N.º 34.

PARTE OFFICIAL.

EXPEDIENTE DO GOVERNO.

Dia 1.º de fevereiro de 1878.

OFFICIOS.

Ao inspector da thesouraria de fazenda.—Attendendo ao que expôz, no officio junto por cópia, o sr. John Jameson, agente da empreza Madeira and Mamoré Railevay, relativamente á necessidade que ha de fazer chegar com a maxima brevidade possivel ao porto de Santo Antonio do rio "Madeira" na provincia do Amazonas, o material destinado aos trabalhos da estrada de ferro do—Madeira and Mamoré—, e que é transportado pelo vapor americano *Mercedita* fundeado no porto desta capital; e reconhecendo eu a difficuldade que haveria para isso se tivesse de ir o mencionado vapor primeiramente á Manáos, em cuja alfandega devei a ser despachado para seguir depois ao porto de Santo Antonio do Madeira; recommendo a v. s. que, sob minha responsabilidade, expeça as convenientes ordens ao inspector da alfandega desta provincia para que, fazendo seguir naquelle vapor um conferente e official de descarga para o fim de assistirem ao desembarque dos objectos existentes á bordo do mesmo e destinados aos trabalhos da referida estrada, determine que sejão observados os regulamentos fiscaes de modo a serem garantidos os interesses da fazenda sem prejuiso dos favores concedidos á mencionada empreza.

Imagem 51 – Jornal do Pará, 10.02.1878

No dia 29.03.1878, chegaram novas provisões e iniciou-se a construção de diversos pavilhões, inclusive de uma padaria trazendo novo ânimo ao grupo.

Tragédia dos Italianos

P. & T. Collins trouxeram, para a região, trabalhadores de diversas naturalidades, sendo 218 deles italianos. Desde o início, o grupo sentiu-se menosprezado já que recebiam salários menores que os pagos aos Norte-americanos e irlandeses.

Amotinaram-se os italianos se apropriando de munições e víveres. Os revoltosos foram subjugados e 8 deles, considerados os cabeças da rebelião, algemados e presos. Dias depois, 75 italianos fugiram de Santo Antônio e penetraram na selva rumo à Bolívia. Nunca mais se ouviu falar deles.

Ataque das Doenças

Ainda me acho doente e incapaz de fazer o que quer que seja, Vi um enterro ontem. Notei que diversas pessoas iam também carregadas, mas não percebi se estavam mortas ou não. (Engenheiro Norte-americano)

No mês de maio de 1878, eram raros os casos de trabalhadores que ainda não tinham sido acometidos pela disenteria ou malária.

As dependências da Companhia pareciam um hospital, as esposas de Thomas Collins, e dos engenheiros Nichols e King trabalhavam como enfermeiras.

Os víveres rareavam, os trabalhos prosseguiam cada vez mais morosos, metade das turmas estava sempre doente e os sãos tratavam dos enfermos.

P. & T. Collins "*Seringalistas*" Ferroviários

Pelo contrato que assinaram antes de sair na Filadélfia, os operários eram debitados pelo custo do transporte até Santo Antônio até que completassem 6 meses de trabalho e só teriam direito à passagem de volta após 2 anos. Alguns, devido à doença, perderam muito tempo, nada tinham a receber. Não poucos estavam com débito para com a firma. Os que tinham vencimentos a receber, podiam comprar artigos de vestuário, fumo e outras miudezas, no armazém de P. & T. Collins, mas não conseguiam obter nem por compra, nem por qualquer outro meio, alimento adequado ao clima, ou capaz de estimular o apetite de um organismo combalido. (Engenheiro Norte-americano)

Church não conseguia liberar o dinheiro do empréstimo boliviano para iniciar os primeiros pagamentos aos Norte-americanos, tornando a situação dos Collins e de seu pessoal desesperadora.

Inauguração no 4 de julho de 1878

Em clima de festa, no dia 4 de julho, aniversário da Independência dos Estados Unidos, Collins inaugurou os três primeiros quilômetros da ferrovia percorrendo com a locomotiva "*Church*" o pequeno trajeto. Numa curva mal projetada, porém, a locomotiva saltou dos trilhos, a euforia durou pouco. Nesta data deveriam estar prontos 40 quilômetros de ferrovia e não apenas três. O contrato estimava a construção de dez quilômetros por mês e os Norte-americanos estavam assentando uma média de 700 metros.

Início do Desastre

O Engenheiro Nichols, representante de Church, era o encarregado de medir e calcular os trabalhos da

P. & T. Collins e enviar ao Coronel Church os devidos atestados para possibilitar o levantamento do empréstimo depositado no Banco da Inglaterra. Nichols é informado por Church, no dia 16.07.1878, de que não haveria possibilidade de pagar os empreiteiros e mesmo que o pagamento pelos serviços prestados fosse feito isto não compensaria os enormes gastos já feitos pelos Collins.

Em decorrência disso, os créditos que a empresa tinha em Belém e nos Estados Unidos foram imediatamente cortados. Não havia medicamentos nem mantimentos e o estado sanitário era catastrófico.

No dia 19.08.1878, seis meses depois de terem chegado a Santo Antônio, os funcionários que quisessem retornar aos Estados Unidos estavam liberados desde que fosse com recursos próprios. Segundo o contrato, a empresa só seria obrigada a providenciar-lhes condução de retorno dois anos depois da chegada. Alguns venderam o que possuíam e conseguiram chegar a Belém, outros desceram o Madeira em pequenas e improvisadas canoas e deles não se tem notícia.

Cerca de 300 alcançaram Belém sem um níquel sequer. O cônsul Norte-americano alojou-os em dois quartos improvisados e conseguiu dinheiro suficiente para apenas uma refeição diária durante duas semanas.

O Governo americano, finalmente, enviou um vapor para resgatar os seus patrícios que foram transportados, em janeiro (1879), para Nova York onde chegaram depois de dez dias de viagem trajando roupas de verão em pleno inverno.

A Retirada

Em Londres, a demanda em torno do empréstimo do Governo boliviano assumia proporções de desastre. Os portadores de títulos, que os haviam adquirido na baixa, queriam liquidar a ação o mais rápido possível. Church tentava de todas as maneiras contrapor-se à argumentação de que era impossível construir a Ferrovia. Em fevereiro de 1879, foram enviados dois peritos judiciais a fim de verificar a situação das obras que apresentaram relatório desfavorável. Imediatamente alguns engenheiros e funcionários começaram a abandonar a construção.

No dia 03.05.1879, Thomas Collins e o Sr. Gray foram atacados por Índios que os feriram gravemente. Collins foi atingido por duas flechas sendo que uma delas atravessou-lhe o pulmão quase o matando. No dia 19.08.1879, foi definitivamente, suspensa a construção da Estrada de Ferro e todo material permaneceu exatamente onde estava.

Saldo do Empreendimento

Durante os dezoito meses de permanência na região, morreram 141 das 719 pessoas que vieram dos Estados Unidos. Não existe relato do número de mortes entre os 200 Índios bolivianos e 500 cearenses que, segundo Neville Craig, foi extraordinariamente elevado, calcula-se em torno dos 300. A firma P. & T. Collins faliu sem receber qualquer parcela do empréstimo boliviano e a esposa de Thomas Collins, ao retornar para os Estados Unidos da América, teve de ser internada em um sanatório para doenças mentais. Todos os trabalhadores regressaram a sua terra natal na mais completa miséria.

O Brasil, no dia 10.09.1881, declarou caduca a concessão dada a Church. No trágico desenrolar desta funesta página da história, mais uma vez, apenas os abutres especuladores faturaram muito dinheiro.

Guerra do Pacífico (1879)

Se perigos vencermos, se padecimentos nos aniquilarem, se decepções sofrermos e atos de bravura tivermos que praticar, serão com certeza relatados em frase singela, mas modelada em fatos verdadeiros, acontecimentos que se deram e não nas fantasias romanescas dos que sacrificam a realidade ao prazer das descrições de efeito.
(Ernesto Matoso - Secretário da Comissão Morsing)

O desfecho não poderia ter sido mais desfavorável à Bolívia. O Chile apossou-se da faixa litorânea boliviana, privando-a dos portos marítimos do Pacífico. O Governo boliviano voltou a considerar, seriamente, a rota do Rio Amazonas descendo pelo Rio Madeira.

Tratado de 15.05.1882

O Brasil não julgou aceitáveis os termos do projeto formulado por Dom Eugenio Caballero, Ministro Boliviano e apresentou um contraprojeto, aceito pelo Governo boliviano, que foi convertido em Tratado relativo à navegação dos Rios bolivianos e brasileiros e à construção da Estrada de Ferro. O Tratado deixava patente que o Governo brasileiro desejava efetivamente construir a Estrada de Ferro.

> Artigo 1° - Sua Majestade o Imperador do Brasil, confirmando a promessa feita pelo artigo 9° do Tratado de 27.03.1867, obriga-se a conceder à República da Bolívia o uso de qualquer Estrada de Ferro que venha a construir por si, ou por empresa

> particular, desde a primeira Cachoeira na margem direita do Rio Mamoré até Santo Antônio no Rio Madeira, a fim de que a República [da Bolívia] possa aproveitar o transporte de pessoas e mercadorias os meios que oferecer a navegação abaixo da dita Cachoeira de Santo Antônio.
>
> Artigo 2° - O uso da referida estrada será concedido, tanto para a importação como para a exportação, livre de todo e qualquer imposto geral, Provincial ou Municipal, e ficará sujeito unicamente à tarifa que se estabelecer para o transporte de mercadorias sem distinção de nacionalidade ou origem.

Cinco meses após a assinatura do Tratado, a Lei n° 3141, de 30.10.1882, que fixava o orçamento do Império, no seu artigo 12° especificava:

> O Governo fica autorizado a despender até a quantia de 150:000$000 com os estudos da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, e na deficiência de renda, fará para este fim as operações de crédito que forem necessárias.

Comissão Morsing

Foi criada, no dia 25.11.1882, uma Comissão formada por dez Engenheiros, um Secretário, um Médico, um Farmacêutico, um Desenhista e dois auxiliares para executar os estudos da futura Estrada de Ferro.

O Engenheiro Chefe era o sueco naturalizado brasileiro Carlos Alberto Morsing, formado em Engenharia nos Estados Unidos e que estava trabalhando em uma Ferrovia na Província de Pernambuco, o austríaco Júlio Pinkas, 1° Engenheiro, por sua vez, gozava de muito prestígio nos meios políticos.

A Comissão resolveu utilizar-se do levantamento realizado, numa extensão de 106 quilômetros, pela firma Collins. Os engenheiros proporiam, se fosse o caso, alterações nesta planta e realizariam seu próprio projeto até o fim da linha. No dia 19.03.1883, a Comissão chegou a Santo Antônio debaixo de fortes chuvas.

Os membros da Comissão fizeram, de imediato, um levantamento do que existia. Fazia três anos e meio que Collins havia se retirado de Santo Antônio. O Secretário da Comissão Ernesto Matoso Maia Forte assim descreveu:

> Junto ao porto, está inutilizada uma esplêndida locomotiva Baldwin, já sem o sino e o apito, completamente estragada.
>
> Máquinas fixas para plano inclinado, para embarque e desembarque de cargas, armazéns em ruínas, inúmeras pilhas de trilhos Vignoles ainda bons, correame, carros de mão, alavancas, barras de ferro e aço, rebiques, parafusos, moitões, cadernais, encerados, ferramentas de toda espécie, vagonetes, rodas em eixos, carvão de pedra estragado, caixas de fumo já podre, zinco em profusão, madeiras, pilhas de dormentes apodrecidos, tornos, bigornas, malhos, marretas, fio telegráfico, isoladores etc.
>
> A 2 km pela linha, existem as ruínas da serraria a vapor, alguns aparelhos telegráficos, postes, etc, etc., em completo estrago. Pelo mato, a cada passo, se encontram vestígios: pás, enxadas, picaretas, carrinhos, tudo estragado!
>
> Confrange-nos ver tantos e tantos contos de réis em perfeita perda, tanta soma de sacrifício sem resultados.

> É preciso que Collins seja dotado de uma Fortaleza de espírito invejável para que não tivesse enlouquecido [Matoso não tinha conhecimento de que a esposa de Collins falecera em um sanatório de doenças mentais nos EUA] quando foi forçado a abandonar este belo princípio da importante Ferrovia Madeira Mamoré.
>
> Lutando contra a falta de recursos próprios do lugar, com o clima, com as terríveis enfermidades, aquele distinto homem fez prodígios. Construiu 6 km de linha e estudou mais de cem, contou e aterrou vinte, isso em pouco mais de ano.
>
> São incríveis os trabalhos feitos por aquele heroico Norte-americano, a despeito de todas as contrariedades. (FORTE)

Início dos Trabalhos e do Ataque das Doenças

No dia 02.04.1883, o Engenheiro Abel Ferreira de Matos iniciou os trabalhos na selva, comparando a planta de Collins com o terreno. A Comissão contava agora com 60 elementos formada por engenheiros, funcionários e trabalhadores indígenas.

No dia 09.04.1883, vinte dias após a chegada, 22 membros da Comissão estavam doentes, no dia 11.04.1883, este número chegava a 32, 53% do efetivo total.

No dia 24.04.1883, chegou, a Santo Antônio, um vapor trazendo reforços para a Comissão: eram 28 cearenses e maranhenses além de 30 Soldados do 15° Batalhão de Infantaria, substituindo os indisciplinados e indolentes militares do 11° Batalhão de Infantaria que acompanhavam a Comissão desde o início.

No dia 07.05.1883, faleceu o Engenheiro Alfredo Índio do Brasil que foi sepultado em Manicoré. No dia 21.05.1883, o médico da Comissão resolveu evacuar, no vapor Mauá, para o Rio de Janeiro o Chefe da Comissão Carlos Alberto Morsing, os engenheiros Domingos Guilherme Braga Torres, Dâmaso Pereira e Tomás Joaquim de Cerqueira (que faleceu a 25.06.1883) e o auxiliar Coelho Ferreira.

Júlio Pinkas assumiu, então, a chefia da Comissão. No dia 07.08.1883, morre Pedro Leitão da Cunha, o terceiro Engenheiro em três meses. A situação da Comissão era insustentável, todos estavam doentes. Júlio Pinkas decidiu pela retirada imediata de todos para Manaus.

Plantas da Public Works

O Sr. Júlio Batista Álvares, verificando que a Comissão estava se retirando, entregou a Pinkas um rolo com plantas antigas. Eram os originais das plantas que a Public Works entregara dez anos antes nos tribunais londrinos para provar que a extensão da estrada era consideravelmente superior à que constava do contrato com Church. Faltavam apenas as plantas do trecho entre Santo Antônio e Jirau que tinham sido elaboradas por Collins.

No dia 04.09.1883, a Comissão, chefiada interinamente por Pinkas, chegou a Manaus e, no mesmo dia, vindo do Rio de Janeiro, Morsing que, depois de conferenciar com as autoridades governamentais, conseguiu mais recursos e cinco novos Engenheiros, um auxiliar e um Farmacêutico. Morsing instalou em Manaus um escritório de engenharia para elaborar as plantas da Ferrovia.

Medidas Tomadas por Morsing

Morsing analisou as plantas Public Works, que as elaborara há dez anos, assim como as plantas deixadas pela empresa P. & T. Collins:

1°) A Comissão considerou que as plantas deixadas pela empresa P. & T. Collins, numa extensão de 106 quilômetros, até Jirau, comparadas com o terreno eram plenamente aceitáveis.

2°) A Comissão ia continuar os estudos do quilômetro 106 até Guajará-mirim, mas como tinham sido achadas as plantas originais da Public Works, que se iniciavam a partir do quilômetro 128 até Guajará-Mirim, resolveu:

a) Fazer o levantamento do que faltava, entre o final da planta de Collins e o começo da Public Works numa extensão aproximada de 17 quilômetros;

b) Verificar no terreno se os primeiros quilômetros da planta da Public Works estavam corretos, caso positivo, considerar toda a planta como boa.

Não me parece suficiente a análise apenas dos primeiros quilômetros da planta da Public Works. Dever-se-ia, por amostragem, fazer mais de uma tomada a meio percurso e uma outra no final para só aí sim considerá-la como válida.

1° Turma - Eng° Bacelar (15.11.1883)

Huet de Bacellar retornou, depois de um mês e meio de trabalho, no dia 15 de novembro de 1883, de Santo Antônio onde foi realizar sondagens e estudar as condições de ancoradouro de grandes vapores em Porto Velho, sete quilômetros abaixo de Santo Antônio. Com os resultados dos trabalhos do Eng° Bacellar, Morsing concluiu que a Estrada de Ferro deveria partir de Ponto

Velho, pois ali o Rio Madeira tinha calado suficiente para os grandes vapores que subiam o Rio Madeira. Consequentemente foi levantada, também, a planta entre Ponto Velho e Santo Antônio. (FERREIRA)

2° Turma – Eng° Camarão (28.01.1884)

[...] tive grande prazer de encontrar no campo, vestígios não só da picada da Public Works como também esteios, já algo carcomidos pela ação destruidora do tempo, [...] e que esta habitação é a que se achava muito bem figurada na planta: assim, pois, tive um ponto firme e me foi bastante fácil determinar a estação 13.
(João José da Cruz Camarão)

A turma do Engenheiro João José da Cruz Camarão retornou, no dia 28.01.1884, depois de dois meses e meio de trabalho no Caldeirão do Inferno, onde fizeram a checagem no terreno dos primeiros quilômetros da planta da Public Works.

> Camarão conseguiu localizar no terreno a última estaca da planta de Collins de onde iniciou uma linha de 17 quilômetros e 700 metros de extensão, até a primeira estaca da planta da Public Works. (FERREIRA)

Relatório da Comissão Morsing (02.1884)

Julgo que não há necessidade de maiores sacrifícios em estudos sem que a construção da estrada seja definitivamente resolvida, devendo nesse caso os estudos serem finais e para a construção imediata. Para estudos preliminares, sou de opinião que o que possuímos são suficientes, e é usando da faculdade que me é conferida pelas instruções que regem a Comissão, que adoto os estudos feitos. (Carlos Alberto Morsing)

Morsing entregou ao Ministro da Agricultura, em fevereiro de 1884, no Rio de Janeiro, o relatório da Comissão, cujos tópicos principais são os seguintes:

1°) Extensão da Ferrovia, de Ponto Velho a Guajará-mirim: 361,7 km;
2°) Custo por quilômetro da futura Ferrovia: 47:000$000;
3°) Importância despendida nesses estudos: 196:904$238;
4°) Perdas humanas: dezenove mortos, sendo 3 Engenheiros, um Oficial, e quinze Soldados e trabalhadores.

De posse do relatório, o Ministro resolve ouvir o 1° Engenheiro da Comissão Júlio Pinkas que afirmou categoricamente que as plantas da Public Works, adotadas por Morsing, não mereciam fé. O Ministro determina, então, que Morsing retorne às Cachoeiras para levantar a planta do trecho correspondente à Public Works. Morsing não aceita essa imposição e pede demissão do cargo de Engenheiro-chefe da Comissão. O Ministro nomeia, então, Pinkas como chefe.

Nomeação de Pinkas

Não tenho confiança nas vantagens presentes ou futuras da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, tais como as consideram os seus apologistas. Acredito, ao contrário, que apenas servirá a uma região limitada, pobre e sem recursos para compensar os sacrifícios das vidas e dos capitais avultados que a sua construção e conservação exigem.
(Alexandre Haag)

O Ministro, ao nomear Pinkas que discordara do seu antigo chefe de Comissão, comete um procedimento antiético e antiprofissional arraigado aos nossos dirigentes brasileiros desde os tempos não republicanos.

Seu ato prestigia Pinkas ao mesmo tempo em que coloca em cheque a capacidade profissional e o discernimento de Morsing. A Comissão Pinkas precisava corroborar a ideia preconcebida do Ministro de que as plantas elaboradas pela Public Works teriam sido forjadas.

O Ministro se empenhou para que a nova Comissão tivesse mais facilidades que a anterior, solicitando um crédito de 300:000$000 (30% superior ao que despendera com o Engenheiro de origem sueca Carlos Alberto Morsing) além do apoio que seria prestado pelo navio de guerra "*Afonso Celso*" que permaneceria em Santo Antônio à disposição da Comissão.

Comissão Pinkas

Pinkas parte do Rio de Janeiro para Manaus, no dia 10.03.1884, aonde chegou, em 01.04.1884, assumindo a Comissão dois dias depois. No dia 12.04.1884, parte para S. Antônio levando, além dos Engenheiros, trabalhadores e empreiteiros, um destacamento da Armada Imperial.

Em S. Antônio, organiza cinco turmas de engenharia, cada uma com 21 homens, estas turmas receberiam um batelão e víveres para três meses.

No Caldeirão do Inferno, parte do pessoal se recusou a continuar e Pinkas reorganizou as equipes agora formadas por quatro turmas. A primeira Turma foi instalada no dia 20.06.1884, junto à Cachoeira do Jirau; a segunda, junto à Cachoeira dos Três Irmãos; a terceira no Ribeirão, e a quarta mais adiante. O estudo seria feito por seções que seriam depois agrupadas em um só projeto, com as respectivas plantas.

Controverso Relatório do Ministro da Agricultura

O Ministro da Agricultura apresenta, no dia 07.05.1884, à Câmara dos Deputados, um relatório sobre a Comissão Morsing, no qual critica a planta da Public Works refutando, portanto, abertamente a conclusão de Carlos Alberto Morsing, afirmando:

> Trabalho tão deficiente não poderia servir para determinar já o desenvolvimento da Ferrovia do Madeira e Mamoré, já o seu orçamento; o pensamento manifestado pelo Poder Legislativo, ao fixar o crédito destinado a tais estudos, ficaria em grande parte burlado se qualquer deliberação definitiva acerca da construção da estrada houvesse de ser tomada sobre dados meramente conjeturais, quais são os existentes quanto ao desenvolvimento da linha além da localidade denominada Jirau.

Morsing, no dia 19.05.1884, solicita que o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro se manifeste sobre sua decisão de adotar como verdadeira a planta da Public Works.

A entidade máxima dos engenheiros do Brasil resolve nomear uma Comissão de Notáveis, composta por nove engenheiros, no dia 16.07.1884, apresenta seu relatório favorável a Morsing nos seguintes termos:

> A vista do exame que instituíram os documentos referidos, e das informações fornecidas pelo Chefe da Comissão de Estudos, incontestavelmente um dos mais hábeis e experimentados sobre questões de Estradas de Ferro, são os abaixo assinados de parecer que os trabalhos, apresentados ao Clube de Engenharia pelo referido ex-Chefe, oferecem, como estudos preliminares, subido valor técnico e satisfazem o fim para que foram organizados.

O próprio Governo Imperial resolvera nomear a sua Comissão de Notáveis formada pelos engenheiros Francisco Bicalho, Monteiro de Barros e o Conselheiro Sobragy, os quais julgaram, também, suficientes os estudos de Morsing para os fins que se tinha em vista.

Comissão Pinkas e a Ordem da Rosa

Aguardava as informações para então travar com o nobre Ministro o combate que se julga com o direito de ferir em defesa dos seus velhos companheiros da Escola Politécnica. (Deputado Sinimbu Jr.)

Júlio Pinkas retorna a Manaus no dia 10.09.1884; surpreendentemente, em apenas 77 dias, as turmas haviam levantado 200 quilômetros da futura Estrada de Ferro em plena selva.

O Ministro da Agricultura, numa clara afronta aos engenheiros brasileiros, mesmo sem conhecer o resultado da Comissão Pinkas, pois as plantas ainda estavam sendo elaboradas, resolve, no dia 25.04.1885, agraciar toda a Comissão Pinkas com a Ordem da Rosa.

No dia 29.04.1885, o Ministro da Agricultura compareceu a uma tumultuada sessão na Câmara dos Deputados.

O Deputado Sinimbu Jr. atacou a conduta abjeta do Ministro que desprezara deliberadamente os membros da Comissão Morsing que não mereceram por parte dele uma palavra elogiosa sequer.

O Deputado apresentou, ainda, um requerimento dirigido ao Ministro solicitando que informasse se já estavam concluídos os estudos da Estrada, quanto se gastara, etc.

Moção do Clube de Engenharia

No dia 01.05.1885, no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, o Engenheiro Amarílio Olinda de Vasconcelos, funcionário do Ministério da Agricultura, propõe, corajosamente, ao plenário, a seguinte moção, que foi aprovada por unanimidade:

> O Clube de Engenharia, conhecendo o ato recente do Governo Imperial, que galardoou os serviços prestados pela 2ª Comissão de estudos da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré em complemento aos trabalhos não menos árduos e relevantes que a precederam e foram realizados com a maior dedicação, lastima que não fossem igualmente considerados os esforços excepcionais, os resultados obtidos e os sacrifícios pessoais da 1ª Comissão, dirigida pelo Engenheiro Carlos Alberto Morsing.

No dia 02.05.1884, o Ministro da Agricultura exonera dos quadros do Ministério o Engenheiro Amarílio Olinda de Vasconcellos, *"a bem do serviço público" procurando, ainda, sem sucesso manchar-lhe a reputação.* Em 30.05.1885, a *"Revista de Estradas de Ferro"* (pg. 65), estampa no seu editorial:

Revista de Estradas de Ferro, n° 005

Rio de Janeiro, RJ
Sábado, 30.05.1885

O EX-MINISTRO DA AGRICULTURA

> O Exm° Sr. Conselheiro Antônio Carneiro da Rocha terminou mal os seus dias de Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO

PUBLICAÇÃO MENSAL

ASSIGNATURAS

CORTE E PROVINCIAS

Anno............. 12$000
Avulso.......... 2$000

SOB A DIRECÇÃO DO ENGENHEIRO CIVIL

Francisco Picanço

FUNDADOR DA *Revista de Engenharia*

A CORRESPONDENCIA
DEVE SER DIRIGIDA A'
RUA DE GONÇALVES DIAS N. 28

TYP. DE MACHADO & C.

COLLABORADA PELOS ENGENHEIROS:— *Drs. F. P. Passos, Antonio de Paula Freitas, Honorio Bicalho, Ewbank da Camara, Amarilio de Vasconcellos, Carlos de Niemeyer, Fernandes Pinheiro, Paulo Frontin, L. R. Vieira Souto, Jorge Rademaker, Aarão Reis, Alfredo Lisboa, Aristides G. de Queiroz, Augusto Femm Junior, Francisco Bicalho, H. E. Hargreaves, José Rebouças, Gustavo da Silveira, João Teixeira Soares, F. Lobo Leite Pereira, Hercilio Alves, J. L. Coelho, J. G. de Oliveira, L. Chagas Doria, Ed. Busch Varella, J. M. Ribeiro Lisbôa, G. B. Weinschenk, Justo Araujo, etc.*

Anno I — **Rio de Janeiro, 30 de Maio de 1885** — **Num. 5**

Correspondentes da Revista de Estradas de Ferro

E. F. Sobral— Dr. *F. H. Moraes Rego.*
Baturité—Dr. *Ernesto Lassance Cunha.*
Natal a Nova-Cruz Dr. *C. Lemaire Teste.*
Conde d'Eu—.................................
Recife ao S. Francisco—Dr. *M. Martins Fausa.*
Prolongamento do Recife a S. Francisco—Dr. *V. H. Bacellar.*
Limoeiro—Dr. *Luiz José da Silva.*
Caruarú—Dr. *Francisco Souza Reis.*
Olinda e Beberibe— Dr. *A. Pereira Simões.*
Central Alagôas—Dr. *Pedro Leopoldo da Silveira.*
Paulo Affonso—Dr. *L. F. Alves da Nobrega.*
Bahia ao S. Francisco—Dr. *A. P. de Carvalho Albuquerque.*
P. da Bahia ao S. Francisco—Dr. *Diogo Ferreira de Almeida.*
Central da Bahia—Dr. *A. Glycerio da Cunha Maciel.*
D. Pedro II { *Trafego*—Dr. *Arthur Alvim.* / *Construcção*—Dr. *Honorio de Almeida.* }
Rio d'Ouro—Dr. *Henrique Sheid.*
Corcovado—Dr. *Marcellino R. da Silva.*
Norte—Dr. *Tygna da Cunha.*
Principe do Grão-Pará—Dr. *Luiz Berrini.*
Macahé e Campos—Dr. *Castro Barbosa.*
Barão de Araruama—Dr. *Aristoteles Calaça.*
E. F. Carangola—Dr. *Nabuco de Araujo Freitas.*
Cantagallo—Dr. *João Neri Ferreira.*
União Valenciana—Dr. *João de Carvalho Borges.*
S. Paulo e Rio de Janeiro—Dr. *A. Bueno de Andrade.*
Santos a Jundiahy—Dr. *Ezequiel Corrêa dos Santos.*
Paulista— / *Ituana*— } Dr. *João Pinto Gonçalves.*
Sorocabana—.................................
Bragantina—Dr. *Fernando de Albuquerque.*
Mogyana—Dr. *A. P. Deschamps de Montmorency.*
S. Carlos do Pinhal—Dr. *F. Miranda Azevedo.*
E. F. Leopoldina—Dr. *Borges Ferraz.*
Oeste de Minas—Dr. *Paulo Freitas de Sá.*
Rio e Minas—Dr. *Paulo F. Alves.*
Paranaguá a Curityba—Dr. *C. B. Ottoni Junior.*
D. Thereza Christina—Dr. *Abdon Milanez.*
Porto Alegre a Uruguayana—.................................
Rio Grande a / *Bagé e Cacequi* } Dr. *N. V. Chaves Barcellos.*
Cacequi a Uruguayana—Dr. *Virginio Gama Lobo.*
Quarahim a Itaqui—Dr. *Plotino Soares.*

REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Recebem-se assignaturas para esta Publicação na Typographia Economica—rua de Gonçalves Dias n. 28, para onde deve ser remettida toda a correspondencia que fôr dirigida ao Redactor.

Por especial favor feito a esta *Revista*, a importante casa de SOARES & NIEMEYER, tambem recebe assignaturas.

Aos Srs. Assignantes, que ainda não satisfizeram as suas assignaturas, pedimos que enviem a importancia das mesmas, em vales postaes, endereçadas ao Redactor.

Toda e qualquer reclamação deve ser dirigida para a rua de Gonçalves Dias n. 28.

Imagem 52 – Revista de Estradas de Ferro, 30.05.1885

REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO

SUMMARIO

Revista de Estradas de Ferro.—Dr. Nicolau França Leite.—O ex-ministro da Agricultura.—O chefe do telegrapho da E. de F. D. Pedro II.—Club de Engenharia.—A viação ferrea e os engenhos centraes.—Instrucções para o serviço telegraphico das estradas de ferro.—O telegrapho e as estradas de ferro.—Descripção de duas pontes construidas sobre o Rio Soledade.—Secretaria da Agricultura.—Bibliographia.

Rio de Janeiro, 30 de Maio de 1885.

DR. NICOLAU FRANÇA LEITE

E' com o mais profundo pezar que a *Revista de Estradas de Ferro* noticia o passamento do distincto Dr. Nicoláu França Leite, que tantos serviços prestou á engenharia brazileira, principalmente na provincia de S. Paulo, onde exercia o cargo de Engenheiro Fiscal da E. F. Sorocabana.

A S. Exma. familia, aos seus amigos e á classe enviamos sentidos pezames.

O EX-MINISTRO DA AGRICULTURA

O Exm. Sr. Conselheiro Antonio Carneiro da Rocha terminou mal os seus dias de ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Uma serie de factos mais ou menos graves e desacertados coroaram a sua administração, que não se distinguiu por notaveis commettimentos.

S. Ex., nas vesperas de retirar-se da pasta, demittiu *a bem do serviço publico* o distincto e honrado chefe de secção da Secretaria da Agricultura, Dr. Amarilio de Vasconcellos, sem motivar tão brusca resolução.

Com que direito o ex-ministro fez uso da circumstancia—*a bem do serviço publico?*

Com o direito do amor proprio offendido, por haver o digno profissional, em sessão do Club de Engenharia, lastimado o acto de S. Ex., relativo á remuneração de uma só das duas commissões de estudos da E. de F. do Madeira e Mamoré?

O alvitre de S. Ex. não foi correcto... devia S. Ex. ter demittido a todos os engenheiros que, sendo funccionarios publicos, cumpriram o seu dever, approvando a referida proposta no Conselho Superior do Club de Engenharia.

Pelo que está, porém, no dominio publico, e vê-se dos artigos que adiante publicamos, o incidente do Club não foi mais do que um pretexto, ha muito ambicionado, contra o Dr. Amarilio.

Parece haver entre os liberaes *gente excelsa* que não conhece, ou a quem não agrada, a maxima—*resistir para bem servir*—tantas vezes proclamada pelos mais illustres chefes de seu partido.

A suspensão das tabellas de vencimentos, que em tempo de Buarque de Macedo, de grata e sempre saudosa memoria, baixaram para a Estrada de ferro de Baturité com o Decreto n. 7714 de 15 de Maio de 1880, e sua subsequente modificação pelo de n. 7778 de 27 de Julho do mesmo anno, em virtude de motivada reclamação por parte do Dr. Amarilio de Vasconcellos, para evitar o deficit e salvar as condições economicas d'aquella empreza, são documentos que em todo o tempo darão evidente testemunho da lealdade, abnegação e louvavel patriotismo com que este engenheiro se tem havido no desempenho de seus encargos.

Ha procedimentos que revoltam, outros que por exagerados cahem no ridiculo; o do ex-ministro não sabemos classificar.

Felizmente, no Brazil, a vontade absoluta de um homem, seja elle *governo* ou outra qualquer summidade, não consegue abalar reputações firmadas em honrosos precedentes.

Em nome da engenharia brazileira, podemos dizer: — Ao Dr. Amarilio de Vasconcellos não attingiu a nota com que o ex-ministro pretendeu estygmatisal-o.

***

A rescisão do contrato da E. F. da Victoria á Natividade, que tem sido energicamente batida no Parlamento por dous illustrados representantes da provincia do Espirito-Santo, mostrando a falta de conhecimento que, dos negocios da sua pasta, o ex-ministro possuia... foi um verdadeiro desastre administrativo.

Na camara dos deputados, S. Ex. disse, mais ou menos, o seguinte: —*que conseguindo a rescisão por £ 70.000, inclusive £ 30.000, que deviam ser pagas pelo Estado aos concessionarios, fez uma operação acertada.*

Onde está o acerto de tão onerosa operação? 70.000 libras esterlinas (actualmente, cerca de 900 contos) pela revisão de estudos de 107 kilometros, é o que o ex-ministro chama *operação acertada*?

Cumpre notar que o numero de kilometros acima consignado, foi extrahido do relatorio do habil engenheiro Dr. Hermillo Alves, sendo provavel que os inglezes tivessem melhorado o traçado, diminuindo a extensão.

Com certeza, não ignora o honrado ex-ministro que as explorações da E. F. de Porto Alegre a Uruguayana, e dos prolongamentos das estradas de ferro do Recife e da Bahia ao S. Francisco foram, pelo Estado, muitissimo bem pagas a razão de 1:000$000 por kilometro.

Está hoje provado, por mais accidentado que seja o terreno, tal quantia por kilometro de exploração é custo extraordinariamente exagerado.

Imagem 53 – Revista de Estradas de Ferro, 30.05.1885

Uma série de factos mais ou menos graves e desacertados coroaram a sua administração, que não se distinguiu por notáveis cometimentos. S. Exª, nas vésperas de retirar-se da pasta, demitiu a bem do serviço público o distinto e honrado Chefe de Secção da Secretaria da Agricultura, Dr. Amarílio de Vasconcellos, sem motivar tão brusca resolução.

Com que direito o ex-Ministro fez uso da circunstância "*a bem do serviço público*"?

Com o direito do amor próprio ofendido, por haver o digno profissional, em sessão do Clube de Engenharia, lastimado o ato de S. Exª, relativo à remuneração de uma só das duas Comissões de estudos da E. de F. do Madeira e Mamoré?

O alvitre de S. Exª não foi correto... devia S Exª ter demitido a todos os Engenheiros que, sendo funcionários públicos, cumpriram o seu dever, aprovando a referida proposta no Conselho Superior do Clube de Engenharia.

Pelo que está, porém, no domínio público, e vê-se dos artigos que adiante publicamos, o incidente do Clube não foi mais do que um pretexto, há muito ambicionado, contra o Dr. Amarílio.

Parece haver entre os liberais gente excelsa que não conhece, ou a quem não agrada, a máxima – resistir para bem servir – tantas vezes proclamada pelos mais ilustres chefes de seu partido. [...]

Há procedimentos que revoltam, outros que por exagerados caem no ridículo; o do ex-Ministro não sabemos classificar.

> Felizmente no Brasil, a vontade absoluta de um homem, seja ele Governo ou outra sumidade, não consegue abalar reputações firmadas em honrosos precedentes. [...] Em nome da Engenharia brasileira, podemos dizer:
>
> – Ao Dr. Amarildo de Vasconcellos não atingiu a nota com que o ex-Ministro pretende estigmatizá-lo. Podíamos apontar mais alguns fatos; estes, porém, que ficam consignados, e foram os últimos, por si demonstram a nossa asserção;
>
> – O Exm°. Sr. Conselheiro Antônio Carneiro da Rocha terminou mal os seus dias de Ministro. E o Excelentíssimo, cuja personalidade muito respeitamos, desculpe-nos a andada e a ousadia de virmos tratar de sua tão pouco interessante administração. (REF, 1885)

Discurso do Senador Henrique D'Ávila

Henrique D'Ávila, no dia 06.06.1885, no Senado do Império, faz um pronunciamento criticando a rebelião de Engenheiros Brasileiros contra seu Chefe francês o Engenheiro Révy, enviados pelo Ministério da Agricultura para a construção de açudes no Ceará.

> A isto deve-se acrescentar certo ciúme muito mal entendido contra os engenheiros estrangeiros. A engenharia nacional está certamente muito habilitada, ninguém duvida, em matéria de viação férrea; mas não assim em trabalhos hidráulicos, nos quais se tem cometido verdadeiros horrores: que o diga quem tem acompanhado a construção do célebre reservatório do Pedregulho e a não menos famosa Barra do Rio Grande do Sul. E por infundados ciúmes move-se guerra contra profissionais distintos que vêm prestar real serviço ao nosso país. (ANAIS, 1885 – L3)

Em 29.06.1885, a "*Revista de Estradas de Ferro*" (pg. 81) afirma, peremptoriamente, no editorial que o Senador Henrique D'Ávila se enganara e que o Engenheiro francês Révy era um incompetente. A Revista faz questão de listar os engenheiros estrangeiros que qualifica como notáveis e muito respeitados pelos colegas brasileiros. Nesta relação, aparece o nome de Morsing, seguido do seguinte comentário:

A ENGENHARIA NO PARLAMENTO

> A Revista de Estradas de Ferro está no seu programa, desde que pugna pelos direitos da Classe, não deixando passar sem protesto injustas apreciações. O Exm°. Sr. Conselheiro Henrique d'Ávila, constituindo-se defensor do Sr. J. J. Révy, depois de longo discurso pronunciado na sessão do Senado, em 6 de junho de 1885, avançou, com referência aos Engenheiros nacionais, a seguinte proposição:
>
> > A isto deve-se acrescentar certo ciúme muito mal entendido contra os Engenheiros estrangeiros.
>
> Garantimos que não anda bem informado o Exm°. Senador. Os profissionais de mérito, vindos para o Brasil, jamais despertaram ciúmes à nossa Engenharia; ao contrário, eles têm sido acolhidos com respeitosas provas de alta consideração.
>
> Hawkshaw teve as simpatias e o apreço que lhe devíamos tributar; tão penhorado ficou, esse iminente Engenheiro, com os seus colegas do Brasil, que ao retirar-se para a Inglaterra, como prova de reconhecimento, instituiu a honrosa medalha que o nosso Instituto Politécnico anualmente confere a quem, concorrendo a conquistá-la, se avantaja no "*certâmen*" científico.

W. M. Roberts, de saudosa memória, contava dedicado amigo e apreciador convicto em cada um dos seus muitos auxiliares brasileiro. Não se encontra em nossa Engenharia quem não rendesse preito a tão digno profissional.

Carlos Alberto Morsing não nasceu no Brasil; e nem por isso deixa de gozar a estima e o conceito a que tem jus pelos seus méritos incontestáveis.

Talvez não ignore o Exm°. Sr. Senador Henrique d'Ávila, que são recordados, sempre com justos aplausos, os nomes de Law, Krauss, Keller e outros de não menos notáveis engenheiros; e que não pequeno é o número de profissionais estrangeiros que têm adotado o Brasil para pátria.

Agora, em relação ao Sr. Révy, o caso muda de figura; ainda assim, não sendo ele nenhum "*Adonis científico*", está muito livre de inspirar ciúmes à Engenharia Brasileira. O Sr. Révy não é tido por notabilidade... bem longe disto. A falta de admiração, que ele imaginou causar, faz-lhe crer que haja ciúmes. É uma ingenuidade como outra qualquer. À vista do exposto, fica sem efeito mais esta frase do ilustre Senador:

> E por infundados ciúmes inove-se guerra contra profissionais distintos que vêm prestar real serviço ao nosso país! (REF, 29.06.1885)

A Revista não faz qualquer menção ao nome do "*Comendador*" Júlio Pinkas, demonstrando a tensão que existia entre o Governo Imperial e a Classe dos Engenheiros. A mídia atenta e compromissada, daquela época, acompanhava par e passo os investimentos realizados pelo Governo Imperial mantendo seus eleitores bem informados.

Caso Nehrer X Pinkas

Enfim, a tal estaca de Guajará-mirim tem estado encantada: ainda não apareceu quem queira tomar a inteira responsabilidade de a ter fincado; parece que o espírito maligno meteu-se nesta estaca. (José Nehrer)

Em setembro de 1885, quase um ano depois de encerrados os trabalhos da Comissão Pinkas, é apresentado o projeto e as plantas da ferrovia. O Sr. José Nehrer, desenhista e auxiliar técnico da Comissão, afirma que grande parte do projeto fora forjado no escritório de engenharia. O "*Jornal do Commercio*" publicou uma série de artigos desencadeados a partir da lapidar afirmativa do desenhista José Nehrer:

– *Quem Bateu a Última Estaca em Guajará-mirim!*

Jornal do Comércio, n° 323 – Rio de Janeiro, RJ
Quinta-feira, 20.11.1884

Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré

Por telegrama expedido pelo Sr. engenheiro Julius Pinkas [via Fortaleza] ao Sr. Ministro da Agricultura, consta haver chegado à cidade de Manaus a última das turmas incumbidas do estudo da diretriz da Ferrovia do Madeira e Mamoré, tendo sido batida a derradeira estaca em Guajará-mirim, ponto terminal da via, no dia 7 de setembro. [...] pediu o Sr. engenheiro J. Pinkas fosse levada a grata notícia ao alto conhecimento de S. M. o Imperador, foi declarado por aquele chefe ser excelente e econômico o traçado estudado. [...] (JC, n° 323)

Jornal do Comércio, n° 343 – Rio de Janeiro, RJ
Quarta-feira, 10.12.1884
Gazetilha

Ferrovia do Madeira e Mamoré

Da capital da Província do Amazonas chegou ontem no paquete "*Manaos*" o Sr. Dr. Julius Pinkas com parte da Comissão de que foi chefe, e que com o melhor êxito levou a seu termo os difíceis estudos da Ferrovia do Madeira e Mamoré. Acha-se assim no Rio de Janeiro toda a Comissão, que ao serem terminados os mesmos estudos se achava composta do seguinte modo:

- Engenheiro-chefe: Julius Pinkas;
- Chefes de secção: Edgar E. de Prissy e Cândido Ferreira de Abreu;
- Chefes de turma: Lupicinio Buarque, Joaquim Carneiro de M. Horta e Ignácio Moerbeck;
- Engenheiros ajudantes: Costa Ferraz, Leonel Gomes, Gaudino Menelippio Junior e Giovanni Gagliardo;
- Engenheiros militares adidos: Capitão Joaquim de Andrade e Silva e 1° Tenente Felippe Schmidt;
- Desenhistas: José Aymez e José Nehrer;
- Médicos: Drs. Pedro de Alcântara Nabuco de Araújo e José Bonifácio da Cunha;
- Secretário: Innocêncio José de Almeida Junior;
- Almoxarife: João Lopes Pontes;
- Farmacêutico: José Constâncio de Jesus.

Dois outros membros da Comissão, o engenheiro Emílio Rahe e o Capitão Sant'Anna Xavier de Barros, adido militar, pagaram com a vida a dedicação pelos seus deveres falecendo o primeiro no campo, à frente da turma que dirigia, e o segundo na capital do Pará, ao retirar-se louco para o Rio de Janeiro.

A laboriosa Comissão, ao receber ordem de sobrestar ([510]) nos trabalhos por falta de crédito na lei de orçamento do atual exercício, tinha-os concluído com a maior prontidão e de acordo com as instruções dadas pelo engenheiro chefe devassando território inexplorado e, em parte, absolutamente desconhecido, correu a Comissão e nivelou 206 quilômetros desde Jirau até Guajará-mirim, ponto terminal da linha, tomando seções transversais de 5 em 5 estacas. Este considerável trabalho foi efetuado no meio de dificuldades e perigos de todo o gênero, levando-o a efeito a Comissão com atividade e zelo que não poderiam ser excedidos.

O terreno verificado não oferece obstáculos nem acidentes que dificultem a construção da linha. O percurso desta, a começar do Porto-Velho que demora 6 quilômetros e 400 metros abaixo de Santo Antônio, terá ao todo de 337 quilômetros, sujeito a encurtamentos.

Os 206 quilômetros corridos e nivelados pela Comissão Pinkas nunca haviam sido estudados. A planta levantada pela "*Public Works Construction*", somente organizada para o fim da rescisão do contrato desta empresa com a "*Madeira e Mamoré Railway Company*", não representava traçado propriamente dito.

Tal é o valor dos estudos que acabam do ser realizados sob a direção do Sr. engenheiro Julius

[510] Sobrestar: interromper.

Pinkas e com o concurso de seus prestantes auxiliares. Já uma vez dissemos e é ocasião de repetir, que louvores não devem ser regateados a quem os merece por título, deste gênero. Os estudos de Jirau a Guajará-mirim são dos mais penosos e arriscados que a engenharia já levou o efeito no Brasil. Com isto não desmerecem os serviços da anterior Comissão, à qual fizemos justiça em tempo. (JC, n° 343)

Jornal do Comércio, n° 164 – Rio de Janeiro, RJ
Domingo, 14.06.1885

Publicações à Pedido

Comissão de Estudo da
Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré

Muito se tem falado sobre esta Comissão. Tem-se dito mesmo, por este Jornal que os estudos foram levados até Guajará-mirim, que, no dia 07.09.1884, fora batida em Guajará-mirim a última estaca.

Pois bem, fiz parte da chamada 4ª turma e fui um dos que mais longe fora Rio acima, e declaro que eu e toda o pessoal desta turma não passamos das Bananeiras, cachoeira muito abaixo de Guajará-mirim. No dia 10.09.1884, toda a 4ª turma achava-se no Salto do Ribeirão, ponta inicial dos trabalhos dessa turma. Quem, pois, bateu essa última estaca em Guajará-mirim?

Para evitar qualquer coparticipação ou responsabilidade futura da minha parte, faço a presente declaração. José Nehrer. (JC, n° 164)

Jornal do Comércio, n° 166 – Rio de Janeiro, RJ
Terça-feira, 16.06.1885

Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré

Chamando a atenção para o artigo de 14 do corrente do Sr. Nehrer, pergunta-se ao Sr. Pinkas: "*Quem bateu em Guajará-mirim a última estaca?*" Em vista desse artigo é admirável a ousadia de quem passou o telegrama publicado na gazetinha do "*Jornal do Commércio*" de 20.11.1884, dirigido ao Ministro da Agricultura, no qual pede a S. Exª para levar a grata notícia ao alto conhecimento de S. M. o Imperador.

Não respeitar o chefe da nação, tão respeitado por todos os brasileiros, é ousadia de mais. A luz. (JC, n° 166)

Jornal do Comércio, n° 176 – Rio de Janeiro, RJ
Sexta-feira, 26.06.1885
Publicações à Pedido

Comissão de Estudo da
Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré

Tendo chamado à responsabilidade o signatário do artigo que com a epigrafe acima foi publicado no "*Jornal do Commércio*" de 14 deste mês, apresentou-se como responsável legal pela publicação do tal artigo Romão José de Lima, já há muito conhecido do público. [...]

Por este documento verá o público e os meus colegas a boa-fé dos que negam os brilhantes trabalhos que esta comissão efetuou. Um último aviso: Publiquem artigos caluniosos, arranjem comparsas irresponsáveis, neguem a todo o transe a verdade dos fatos, que o público, os meus colegas e o Governo Imperial estão plenamente convencidos de ter esta comissão cumprido o seu dever. Aos que tratam de explorar, aconselho outro procedimento, e aos irresponsáveis prometo não mais responder.

Engenheiro Ignácio Moerbeck, Ex-chefe da 4ª turma

Rio de Janeiro, 25 de junho de 1885. (JC, n° 176)

Jornal do Comércio, n° 188 – Rio de Janeiro, RJ
Quarta-feira, 08.07.1885
Publicações à Pedido

Comissão de Estudo da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré

No jornal de 14 do mês passado fiz uma declaração com o fim de afastar de mim qualquer responsabilidade sobre certos fatos sumamente graves que se deram nesta Comissão. Assim procedendo não tive preensão de provocar discussões, quer com o chefe desta Comissão, quer com qualquer outra pessoa que dela tivesse feito parte. Não vejo, por conseguinte, motivo para o Sr. Moerbeck tanto se zangar, sobretudo tendo S. S. sido, com pequena interrupção, meu companheiro de cama e mesa desde o mês de julho de 1884 até os célebres seis dias que passamos juntos em casa do Sr. Flores, boliviano que mora perto da foz do Beni.

O amigo deve lembrar-se que chegamos nessa casa, de volta de Bananeiras, no dia 4 de setembro e aí permanecemos até o dia 9 desse mesmo mês, em que foi dado o toque de retirada.

Em todo caso, se S. S. quer discussão mantenha-se nos assuntos da minha declaração e deixe-se de fazer conjecturas sem fundamento e alcance útil.

Toda discussão séria e leal sobre o assunto dos meus artigos estou pronto a sustentar, e desejo mesmo que se faça por parte do Governo um exame bastante rigoroso sobre os negócios desta Comissão, e, se S. S. quer processo judiciário, achar-me-á pronto, para ele. Para provar; quem fala a verdade todo meio decente e eficaz me serve.

Não tenho interesse algum que o Governo seja convencido do que tem havido nesta Comissão pertence ao chefe dela e agora também a S. S. de provocar rigoroso exame sobre este negócio, e ao Governo, como o mais interessado, em procurar a verdade. Já fiz da minha parte o que convinha fazer, e que era de meu dever: livrar-me de toda responsabilidade.

Prefiro responder a um processo pelos meus artigos do que acarretar com a responsabilidade de tais fatos, sobretudo quando tenho a convicção de ter nesses artigos dito sempre a verdade: e, se assim não fosse, de há muito que me teria retirado, sobretudo depois que o Sr. Moerbeck, tão oficiosamente quanto habilidosamente, ofereceu-me ocasião oportuna para fugir da responsabilidade de meus artigos. Estou cansado de esperar pelo processo que o Sr. Moerbeck disse que ia intentar contra mim. Parece-me, porém, que S. S. é quem se aproveitará da ocasião, que, com tanta habilidade quis fornecer-me, para uma retirada.

Enfim, como não posso ficar eternamente à espera do processo de S. S. dou por finda a minha tarefa na imprensa.

Contudo, terminando, farei a seguinte ponderação: nos grandes cometimentos, as datas dos seus principais fatos são de importância capital, e se o meu artigo de 14 do passado nada de melhor fez, ao menos teve em resultado a verificação de que a última estaca não foi positivamente batida em Guajará-mirim no dia 7 de setembro de 1884, como declarou em um telegrama a S. Exª o Ministro da Agricultura o engenheiro chefe. Há ainda dúvidas, pois vejamos.

Pinkas, engenheiro chefe, disse que foi a 7 de setembro, na Gazetilha deste jornal, Moerbeck, chefe da 4ª turma, que foi a 4 de setembro, no Jornal de 17 do mês passado.

De Pressy, chefe da seção, que falta-lhe a memória para declarar a data certa, mas que, entretanto, lembra-se que a última estaca foi batida na 1ª quinzena de setembro, Jornal de 28 do mês passado. Nehrer, desenhista auxiliar, o público sabe o que ele tem dito a esse respeito.

O mais extraordinário de tudo isto é que no meu artigo de 14 de junho não me referi a datas; perguntei simplesmente:

–Quem bateu a última estaca em Guajará-mirim!

A esta pergunta ninguém respondeu, e como esta é a última vez que sobre este assunto virei à imprensa, finalizo esta com a mesma pergunta:

–Quem bateu a última estaca em Guajará-mirim!

Eu não fui. Seria o Sr. Moerbeck? (JC, n° 188)

Jornal do Comércio, n° 267 – Rio de Janeiro, RJ
Sexta-feira, 25.09.1885
Publicações à Pedido

Comunicação de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré

À S. M. O IMPERADOR, À S. EX. O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA E AO PÚBLICO, COM ESPECIALIDADE À CLASSE DOS ENGENHEIROS.

Tendo eu em tempo feito por este Jornal uma declaração de grave importância sobre os trabalhos desta Comissão, julgo-me com o dever, depois da publicação do relatório do Engenheiro-chefe Pinkas, de voltar à imprensa para relatar os fatos e chamar a atenção do público e, sobretudo, a do Governo Imperial para as minhas declarações já feitas pela imprensa, a fim de confrontá-las com o que se acha escrito no relatório da Sr. Pinkas ultimamente publicado. Lendo esse relatório fiquei, encarando-o debaixo de certo ponto de vista, possuído do mais vivo contentamento pela importante razão de ter nele visto estampadas as mais evidentes provas de tudo quanto asseverei pela imprensa, conquanto a sua leitura não possa deixar de indignar a qualquer homem de bem, e eu nele seja tratado com um tão injusto esquecimento. Antes de prosseguir convém declarar que sou oficial, 1° Tenente do Exército Austríaco no qual servi per muitos anos, sendo distinguido com a nomeação de cavaleiro, Ritter, da Coroa de Ferro da Lombardia Austríaca, e com duas medalhas de campanha ganhas por ter combatido na Batalha de Solferino em 1859 e na de Custoza em 1866.

Possuo os documentes comprobatórios de tudo isto. Por conseguinte vindo para o Brasil tive em vista melhorar os meus meios de vida pelo trabalho honesto e digno do homem de bem.

Servi nesta Comissão como desenhista e auxiliar técnico e nessa qualidade fui designado para servir na 4° turma que tinha de correr a linha de exploração desde o Ribeirão até Guajará-mirim. Prestei nesta turma serviços sérios e aproveitáveis à Comissão, posso mesmo asseverar que do pessoal técnico ninguém prestara melhores; pois fiz o nivelamento durante seis dias, tendo sido depois dispensado desse serviço com ordem de jogar ao Rio as cadernetas, as quais acham-se ainda em meu poder e as entregarei ao Governo quando me forem exigidas.

No Escritório da turma fui encarregado de forjar as cadernetas de nivelamento, etc. Enfim, o que se passou nessa trama acha-se descrito na carta que dirigi ao Sr. Pinkas e da qual abaixo publico os trechos que são de interesse para o Governo Imperial e para o público. Se não continuei a prestar mais serviços técnicos à Comissão, não foi por culpa minha. Do campo fui retirado por ter declarado que não achava na picada estacas, visto o chefe da turma, o Sr. Moerbeck, não comparecer no campo depois dos primeiros dias, deixando o empreiteiro abrir as picadas ao seu talante ([511]).

Contudo prestei muito bons serviços à Comissão, debaixo de outro ponto de vista; pois, fiquei desde 10 de setembro até 20 de outubro como chefe da turma dirigindo-a; e nessa categoria prestei importantes serviços, sendo o mais valioso o da retirada.

---

[511] Talante: arbítrio, ao seu gosto.

Tendo o Sr. Moerbeck abandonado o serviço e fugido Rio abaixo, depois da altercação que teve com o chefe de secção Pressy, fiquei pela força das circunstâncias obrigado a dirigir a descida do Rio com todo o pessoal e material da Comissão, correndo riscos enormes, como se acha descrito na carta que abaixo publico.

Prova o fato de ter eu ficado atrás com todo o pessoal e material o ofício e a carta, abaixo publicados, que o Sr. Moerbeck dirigiu-me ordenando-me a destruição dos batelões, a fim de que os bolivianos não pudessem aproveitar-se deles; como se o Brasil estivesse em guerra com a Bolívia, e que essa estrada não fosse feita com o desiderato de estreitar mais as boas relações que existem entre estes duns países.

O Sr. Pinkas escrevendo um relatório tão romanesco, no qual narra tantas peripécias, em que ele fora o único "*valiente*" de inaudita coragem, e transcreve os relatórios de todos os chefes de seção e de turma, não devia deixar, pelo menos, de transcrever também alguns trechos da minha carta, já que não quis pedir-me um relatório sobre o que se passou durante a minha direção na 4ª turma, pois não podia ser sem importância para o Governo Imperial a descrição das últimas peripécias desta Comissão.

Porém para preencher essa lacuna publicarei, abaixo deste, a carta já acima aludida, que escrevi ao Sr. Pinkas em janeiro do corrente nano. Também preciso ter o meu relatório publicado, e como nele seria descrito o que eu escrevi nessa carta, acho melhor publicá-la, porque assim provo que o que hoje digo é exatamente o que já tinha sido escrito em janeiro deste ano, e por conseguinte muito antes de poder ler o relatório do Sr. Pinkas.

Esta última consideração é de alta importância, pelo que chamo bem a atenção para ela.

Da leitura do relatório o que mais impressionou o meu espírito, já tão indignado pela leitura de tantas faltas de verdade, foi o relatório do Sr. Moerbeck, não porque os dos outros, sobretudo os dos Srs. Horta e Buarque, tenham sido mais verdadeiros do que o dele ou contenham menos peripécias que se não deram, porém pelo fato de ter eu acompanhado sempre de perto a pessoa do Sr. Moerbeck, de termos sempre permanecido nas mesma barracas de seringueiros, onde passávamos juntos os dias.

Fiquei, por conseguinte pasmo quando li o que o Sr. Moerbeck diz ter visto. Realmente o Sr. Moerbeck viu muita coisa da sua rede. Enfim depois do que eu acabo de aqui dizer, pode-se imaginar o nojo de que fiquei possuído quando li o seguinte trecho do final do relatório do Sr. Moerbeck:

> Esta narração despretensiosa não é mais do que um "*espelho fiel*" dos fatos ocorridos; se os trabalhos foram executados e se a sua conclusão custou sacrifícios, estes foram feitos somente visando a dois fins: servir ao País e obedecer às ordens, e imitar o exemplo daquele que, por seu trabalho, por sua energia e por seu merecimento, obteve do Governo Imperial ser engenheiro chefe de um dos mais arriscados empreendimentos que se executou no Brasil.

De tudo isto o que há de real é o seguinte: que quanto ao cumprir as ordens e imitar o exemplo do Sr. Pinkas, foi a única verdade que contém esse relatório do Sr. Moerbeck e também posso asseverar a que encontrei em todo o volumoso relatório do Sr. Pinkas.

Coisa assim nunca vi!!!

Não é certamente processando a um ex-empregado desta Comissão, que vive do seu trabalho, e que por conseguinte não pode suportar as delongas e os enormes dispêndios de um processo, que seja o bom caminho que deve seguir quem tem o interesse de por a limpo os negócios desta Comissão.

Nem tão pouco o Governo Imperial deve deixar que seja processado um estrangeiro de bons precedentes, que bem servindo ao Brasil numa Comissão do Estado, teve a coragem e a dignidade, para não compactuar com os seus chefes, de vir perante o País inteiro denunciá-los. Outro não poderia ser o procedimento de um oficial do exército de uma das primeiras nações da Europa que tornou-se digno das recompensas que recebeu do Governo da sua Pátria.

Parece-me que o Governo Imperial deveria chamar-me para eu fazer o meu depoimento judicial sobre os fatos desta Comissão e mandar fazer uma rigorosa sindicância, para a qual deveriam ser chamados todos os engenheiros desta Comissão, para deporem da mesma forma o que sabem sobre os fatos aqui descritos desta Comissão.

É o Governo Imperial, o único que tem interesse de saber a verdade, o que, por conseguinte, deve sair deste torpor indiferente em que se acha perante o procedimento de um funcionário que teve a desrespeitosa ousadia de lhe apresentar um trabalho que não é real, depois de tê-lo induzido a dar-lhe a direção de uma Comissão, na qual fez o Governo gastar centenas de contos de réis. Pela própria dignidade do Governo e do País é preciso pôr esse negócio a limpo com toda a seriedade e enérgico rigor.

Se eu, como simples particular e cidadão estrangeiro neste País, tenho empenho que se saiba a verdade para justificar-me da altitude que tenho tomado

neste negócio, parece-me que o Governo de um País que se preza, com mais forte razão não pode deixar-se ficar indiferente perante os atos de um funcionário que não correspondeu à boa fé e à confiança que lhe fora depositada.

Tanto mais quanto o relatório que o Sr. Pinkas publicou traz aí provas circunstanciais as mais evidentes dos fatos que aqui aduzi.

Enfim, quando vim para este País para melhorar a minha sorte pelo trabalho honesto, achava-me dominado pela ideia de que, em um País livre e governado por um Príncipe ilustrado, liberal e justiceiro, encontraria completa garantia para o trabalho honesto que aqui esperava achar, e que mais vantajosamente me remunerasse do que os que eu poderia encontrar no meu País; e, por conseguinte, procedendo como tenho feito em relação aos fatos desta Comissão espero que terei uma prova que me não enganei.

Da classe dos engenheiros é preciso uma prova de que os engenheiros ou os arvorados engenheiros do Sr. Pinkas, que o auxiliaram em um procedimento tão irregular, constituem exceção de regra e caso único nos anais dos engenheiros do Brasil.

É preciso uma prova que consigne para todo o sempre a reprovação e a indignação de que se acha possuída esta distinta classe.

Enfim será possível, que no Brasil se possa praticar tais atos certo da impunidade?!!

Pergunto aos autores dos relatórios anexos ao do Sr. Pinkas se continuam a sustentar o que neles escreveram, depois que viram que este senhor utilizar-se deles, apresentando-os como verdadeiros.

Não é, certamente, procedimento muito bonito o prestar-se a escrever tais relatórios, porém é coisa muito mais séria consentir que eles tenham a aplicação que o Sr. Pinkas lhes deu no seu relatório, é mesmo coisa grave e muito grave. Ao Sr. Pressy faço, por conseguinte, as perguntas seguintes:

1ª Não é verdade que S. S., logo que chegou da sua viagem ao Rio Beni, subiu Rio acima, chegando, no dia 28 de agosto, no ponto em que me achava, e que no dia seguinte subiu comigo para encontrar-se com o Sr. Moerbeck, que se achava cerca de duas horas de viagem acima de ponto em que eu estava?

2ª Não é verdade que encontramos o Sr. Moerbeck doente e deitado numa rede?

3ª Não é verdade que S. S. permaneceu nessa localidade até o dia 3 de setembro, e que, durante a sua demora aí, nem S. S., nem o Sr. Moerbeck foram à picada, porque achavam-se doentes?

4ª Não é verdade que, no dia 3 de setembro, S. S., antes de descer, subira Rio acima com o Sr. Moerbeck, chegando de volta ao ponto de partida pouco depois do meio-dia desse mesmo dia 3 de setembro?

5ª Não é verdade que no dia 9 de setembro eu me apresentei em casa do Sr. Roseno, onde S. S. achava-se; e ter nessa ocasião S. S. me dito, na presença do Capitão Roseno e de sua senhora, de Moraes e toda a gente do batelão em que eu vinha, que sabia pelo Sr. Moraes e pelos bolivianos de tudo; que, durante sua ausência, ninguém tinha trabalhado com os instrumentos na picada, etc.?

6ª Não é verdade que, na tapera da nossa partida da casa do Sr. Roseno iram Santo Antônio, o Sr. Moerbeck fugira durante a noite, descendo para Santo Antônio sem sua autorização e de modo a não ser visto por S. S.?

7ª Não é verdade que S. S. declarara que era impossível que a 4ª turma, sem ter engenheiros propriamente ditos, pudesse correr uma linha de exploração de mais de 80 quilômetros; e que se o Sr. Pinkas não sabia disto ele teria dado uma bem triste ideia do seu talento organizatório, etc., etc.?

Pergunto também ao Sr. Cândido Ferreira de Abreu se não é verdade que S. S. viera à minha casa propor-me que lhe entregasse todos os documentos que eu dissera, na carta que escrevi ao Sr. Pinkas, possuir para provar que se não tinha ido a Guajará-mirim, e que declarasse por escrito que no dia 7 de setembro de 1884 tinha sido fincada a última estaca em Guajará-mirim, e que eu assinasse um papel em que S. S. escreveria não sei o que, e que se eu anuísse a tudo isto S. S. me daria cem mil réis [100$], proposta que foi recusada?

Antes de terminar resumirei aqui o histórico da 4ª turma. No dia 25 de julho de 1884, começou-se o trabalho no Ribeirão.

Em princípio de agosto achávamo-nos nas imediações da foz do Beni. Aí chegado, o Sr. Pressy foi fazer a sua viagem ao Beni. Até esse ponto existe uma picada mal feita, porém, seguida.

Deste ponto em diante até Bananeiras não foi feita picada seguidamente, só existem trechos interrompidos que em geral foram abertos sobre a direção do Cabo Lima, a mandado do Sr. Moerbeck, que deixava-se ficar na rede, ora doente ora de vadiação.

Durante a ausência do Sr. Pressy, ficamos 8 dias em casa do Sr. Molina, sem que o Sr. Moerbeck fosse uma só vez à picada, e 14 dias no nosso abarracamento em Bananeiras, ponto em que o Sr.

Pressy nos achou, quando chegou de volta da sua viagem, no dia 28 de agosto: durante estes 14 dias o Sr. Moerbeck não pisou na picada. De Bananeiras a Guajará-mirim não há picadas, nem ninguém desta Comissão lá fora.

Tirando-se os dias de chuva e os domingos que se não trabalhava, porque os bolivianos não trabalham ao domingo, os dias de viagem pelo Rio que não foram poucos, os dias que acima enumerei em que o Sr. Moerbeck não foi à picada, e os dias decorridos de 9 de agosto até o dia 4 de setembro, durante os quais também não se trabalhou na picada, ver-se-á que poucos dias restam dos cinquenta e tantos em que a Comissão permanecera nessa região para o Sr. Moerbeck sozinho correr uma linha de exploração de mais de 80 quilômetros e nivela-la, como diz que fez no seu relatório.

O que é verdade é o seguinte: que no dia 3 de setembro, Pressy, deixou Bananeiras descendo para a casa do Sr. Roseno e no dia seguinte, 4 de setembro, toda a 4ª turma descera de Bananeiras e fomos pernoitar em casa do Sr. Floris, duas horas de viagem da casa do Sr. Roseno, onde estava Pressy, e aí nós permanecemos até o dia 9 de setembro, em que eu fui para casa do Sr. Roseno; e o Sr. Moerbeck durante a noite fugira para Santo Antônio chegando a 20 de setembro em Florida.

Enfim a tal estaca de Guajará-mirim tem estado encantada; ainda não apareceu quem queira tomar a inteira responsabilidade de a ter fincado, parece que o espírito maligno meteu-se nesta estaca, a qual, segundo o telegrama do Sr. Pinkas ao Ministro da Agricultura fora fincada no dia 7 de setembro, e segundo o relatório deste mesmo senhor o fora no dia 5 de setembro, e segundo o relatório do Sr. Moerbeck, no dia 4 de setembro, e finalmente

segundo as declarações do Sr. Pressy na 1ª quinzena de setembro.

Tanta versão sobre o fato mais importante da Comissão!!!

Tenho o recibo do correio que prova que a carta abaixo publicada fora dirigida ao Sr. Pinkas em janeiro do corrente ano. Tenho também em minhas mãos o ofício e a carta do Sr. Moerbeck a mim dirigidos, e bem assim todos os documentos que aqui aduzi, os quais serão exibidos perante o Governo logo que me for exigido.

Terminado, direi que espero que S. M. Imperial e o Governo não deixarão de atender ao seguinte pedido tão justo e nobre.

Sindicai sobre os fatos que aqui narrei.

José Nehrer.

Eu abaixo assinado Johannes Jochim Christian Voigt, corretor de navios, tradutor público juramentado e intérprete comercial matriculado no meritíssimo tribunal do comércio desta praça para as línguas alemã, etc.

Certifico pela presente em como me foi apresentada uma carta escrita na língua alemã, afim de a traduzir literalmente para a língua vernácula, o que assim cumpri em razão do meu ofício e literalmente versada diz o seguinte:

[Cópia] – Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1885.

Sr. Pinkas:

[...] vou provar ao mundo inteiro que esta Comissão foi mais que uma [...] que na turma seção n° 4 não existe linha nem nivelamento, nem mesmo uma picada de Bananeiras à Guajará-mirim, em percurso de mais de 36 quilômetros [...]

Logo que Pressy chegou ao Ribeirão começou o trabalho e eu nivelei durante seis dias. Acho conveniente fazer aqui a observação de que ainda tenho em minhas mãos as cadernetas originas e que posso também provar quanto afirmo.

Assim, segundo as cadernetas, eu nivelei seis dias e no sétimo, quando, debalde, eu chamava a atenção do chefe da turma, Moerbeck, observando-lhe que numa picada tão mal feita, como a dos dois últimos dias, era impossível fixar-se uma só estaca, ao Dr. Pressy repeti a mesma coisa, ao que ele respondeu-me:

> – Que lembrança! Precisamos acabar depressa, assim deve tudo ser feito somente mais ou menos, e quanto ao mais pode Vm.ce ([512]) agora também ficar atrás, porque tem de desenhar a planta e o perfil.

Eu nunca desenhei as plantas por ter Moerbeck as cadernetas respectivas, em tal estado que nem ele próprio as entendia, por isso as [...] melhorando-as e assim [...] durante a sua viagem de volta, a que propriamente ser deviria chamar sua fugida.

Três dias depois Pressy fez a viagem a Beni, lá demorou-se um mês e lá voltou quando já estávamos em Bananeiras; neste intervalo tínhamos feito a Moerbeck entrega das cadernetas que estavam em nosso poder de cerca de 40 km, eu calculava e desenhava, mas visto nunca combinar exatamente e dever ser o terreno inteiramente

[512] Vm.ce: vosmecê – senhor.

diferente, chamei a sua atenção, dizendo-lhe que com estes despropósitos havíamos de fazer um enorme fiasco, ao que ele respondeu-me:

– Jogue cadernetas e perfil no Rio, vamos fazer outras.

Mas não lancei ao Rio esses documentos, que me são agora de imensa importância. Então, deitados em nossas redes, fizemos outros desenhos, que também não são exatos, mas que Vm.ce tem agora em seu poder juntamente com o perfil, para, cientemente, apresentar ao Governo uma planta geral, que só se baseia sobre ilusões e fantasias! A caderneta n° 3, que representa o terreno de Bananeiras a Guajará-mirim, só a pude copiar por ordem de Moerbeck, na viagem de volta das cadernetas n° 1 e 2, como facilmente se pode provar. Nunca passamos adiante de Bananeiras. Na ocasião que nos prepararemos todos para voltar a Santo Antônio, chegou inesperadamente Pressy, apenas viu-o chegar, Moerbeck embarcou a toda a pressa com alguns trabalhadores e seguiu Rio acima cerca de duas horas, aonde acampou. Assim, à sua chegada, disse-me Pressy que eu teria de seguir com ele no dia imediato, até encontrar Moerbeck para acabar depressa. O Coronel e Moraes ficarão atrás. No dia seguinte chegamos ao lugar em que Moerbeck pousou; este estava de cama como de costume, doente, quando se tratava de trabalhar.

Pressy [...] ficou deveras ([513]) bem doente e voltou finalmente até o Rio Beni dizendo-nos que ia esperar-nos na casa do boliviano Roseno; encarregando a Moerbeck de fazer, com a maior brevidade, estes 36 a 40 quilômetros restantes e então segui-lo.

---

513 Deveras: realmente.

Apenas retirara-se Pressy veio o Coronel, e convidou, aliás intimou a Moerbeck a acabar com toda esta insipidez ([514]) e imediatamente todos nós voltamos com grande regozijo e seguimos até a casa do negociante de borracha, Floris, aonde nos demorámos 10 dias, afim de que, como disse Moerbeck, Pressy nada percebesse.

No décimo dia, Moerbeck mandou-me adiante até Rio Beni, onde estava Pressy, que, quando me viu chegar, ficou furioso, dizendo que sabia tudo, que durante a sua ausência ninguém tinha trabalhado com os instrumentos nas picadas, que faltavam completamente mais de 36 quilômetros; que assim isso nem ideia de exploração era; que este Moerbeck tinha-se escondido conosco durante dez dias em casa de Floris para [...] e que havia de dizer tudo a Pinkas e pedir a demissão daquele. Tudo isto me foi dito em presença do Capitão Roseno, de sua esposa e de toda a gente e Moraes.

Mandei imediatamente, por alguns homens, recado a Moerbeck, para que, ao menos, aprontasse e organizasse as cadernetas, visto estar Pressy tão furioso e ser sabedor de tudo: e, como consequência disto, Moerbeck, durante a noite e à neblina, passou além do ponto em que nos achávamos, tendo dirigido um ofício a Pressy, no qual o chamava de [...] e fugiu, sem parar até chegar a Florida, onde só nos encontramos um mês depois.

No dia seguinte, isto é, no dia 10 de setembro, fizemo-nos de viagem [peço que se lembre bem e atenciosamente desta data].

Assim, no dia 9, Moerbeck passou Rio abaixo adiante de nós chegando, por conseguinte, no dia 20 de

[514] Insipidez: coisa sem graça e enfadonha.

setembro, em Florida, pois que com à gente do Coronel [Guagama empreiteiro das picadas], viajou bem depressa, e no dia 7 de setembro teve lugar a exploração no Guajará-mirim, segundo o teu telegrama de Manaus ao Rio!!! Só!!! Provavelmente recebeu a notícia pelos ares, por balão! A não ser assim não se explica como Vm.ce, em Manaus, poderia ter esta notícia!

No dia 12 de setembro chegamos ao Ribeirão, onde afundou o nosso batelão; no dia seguinte chegou um boliviano que emprestou a Pressy um pequeno bote abandonando-me com a turma da seção, viajou até Florida, aonde chegou em 26 de setembro e de onde me enviou um batelão. Atravessamos então o Ribeirão, achando-se do outro lado um batelão que a 3ª seção da turma ali tinha deixado; gastamos 14 dias para pô-lo à nado, o que só conseguimos com o maior trabalho, pois não tinha leme e estava meio escangalhado: a minha gente recusou seguir e passar com ele as cataratas, e queria, deixando tudo atrás, seguir a pé para até Florida.

Só a instâncias ([515]) e ameaças de que ninguém receberia salário em Manaus se lá chegássemos sem instrumentos e bagagens, consegui resolver a gente a seguir por água; todas as 28 pessoas estavam doentes [...] e durante 25 dias completos só tivemos para comer feijão branco podre sem sal. Finalmente debaixo dos maiores perigos, sem prático e sem leme, conseguimos passar todas as correntes rápidas e cataratas do Rio até Três Irmãos, aonde veio ao nosso encontro o mordomo do Coronel com a sua gente, isto é, no dia 8 de outubro, que então me fez entrega de dois ofícios de Moerbeck datados de Florida, 26 de setembro.

---

515 Instâncias: objeções veementes.

Alguns dias depois em salto do Jirau, perdeu-se de novo o batelão nosso, que se afundou, mas finalmente chegamos sempre, como por milagre, em Florida, 37 pessoas numa montaria muito pequena. [...] Pressy declarou francamente a sua opinião e é isto hoje também convicção de todos, que Vm.ce Sr. Pinkas deveria saber muito bem que era uma impossibilidade que a 4ª turma-seção, sem ter engenheiros propriamente ditos, numa viagem de uma distância dobrada, de mais de 80 quilômetros, acabasse o trabalho no mesmo espaço de tempo que os outros, que apenas tinham a fazer 40 quilômetros, que

> se Vm.ce não o soubesse seria ainda uma triste prova do seu talento organizatório como engenheiro, e o governo e poderia ter da mesma forma encarregado e mandado como chefe um sapateiro.

São as próprias palavras de Pressy. [...]

Continuemos a viagem até Manaus e só durante esta viagem acabei a caderneta n° 3, assim como Moerbeck as suas de alinhamento.

É verdade que todas esta cadernetas não são agora mais precisas, pois Vm.ce já tem a planta dos ingleses!!!

Todos os membros da Comissão sabem já tudo o que aqui disse a Vm.ce mas nenhum deles tem motivos para trazer à luz do dia este seu procedimento. [...]

Me é muito fácil provar, com mais de cinquenta testemunhas, que pessoa nenhuma foi além de Bananeiras e por certo não existe picada alguma, e [...] posso confirmar perante Deus e todo o mundo toda estas minhas declarações. Veremos se Vm.ce ou Moerbeck serão capazes de fazer o mesmo [...] Sou etc. [assinado] José Nehrer.

Reconheço verdadeira a firma supra. Rio de Janeiro, 13 de junho de 1885. Em testemunho da verdade [assinado] Carlos Fortes de Bustamante e Sá. [Estava o sinal público do Tabelião]

Nada mais continha a dita carta que fielmente verti do próprio original escrito em alemão ao qual me reporto. Em fé do que passei a presente que assinei e selei com o meu selo de ofício nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 17.06.1885.

[assinado] Johannes Jochim Christian Voigt, tradutor público juramentado. N° 13.385. Pagou de emolumentos 28$000.

Florida, no Alto Madeira, 26 de setembro de 1884.

Ilm° Sr. – Não convindo que fiquem embarcações da Comissão espalhadas pelas margens do Rio Madeira, comunico-lhe que caso o batelão que está no Salto do Jirau e que pertence à Comissão não possa servir mais, deve mandar quebrá-lo de tal maneira que ninguém se possa servir dele, fazendo o mesmo ao da turma.

Deus guarde a V. S. – [assinado] Engenheiro Ignácio Moerbeck chefe da 4ª turma. – Ilm° Sr. José Nehrer desenhista.

Sr. Nehrer. – Mande examinar o batelão da turma e o outro que está no Salto do Jirau e se não prestam mais, mande quebrar todos os dois que é para os bolivianos não se aproveitarem deles. Eu respondo por tudo. Seu amigo. – [assinado] Moerbeck. José Nehrer.

Responsabilizo-me, na forma da lei, pela publicação deste artigo. Rio de Janeiro, 23.09.1885. – José Nehrer. Rua do Carmo n° 15. Reconheço a firma supra. Rio. 23 de Setembro de 1885. – Carlos Fortes de Bustamante Sá. [Em testemunho da verdade estava o sinal público.] (JC, n° 267)

Comissão Morsing X Comissão Júlio Pinkas

Comissão	Pt° Inicial	Pt° Final	Total	Custo Total	Custo por km
Morsing	**P. Velho**	**Guajará-mirim**	**361,7 km**	**17.048:780$000**	**47:000$000**
Pinkas	**S. Antônio**	**Guajará-mirim**	**329,6 km**	**8.736:716$312**	**26:507$020**

Em 1912, quando a construção da Estrada de Ferro foi concluída ela tinha 364 km de extensão, ou seja, cerca de 2 quilômetros a mais do que o Projeto Morsing, provando que a planta da Public Works estava correta e reabilitando, definitivamente, a memória do Engenheiro Morsing. O ponto inicial também foi o especificado por Morsing – Ponto Velho.

Companhia Estrada de Ferro do Madeira e Guaporé

A seringueira é árvore de vida e de morte plantada pelas mãos da natureza no paraíso amazônico.
(Frederico José de Santana Nery)

Com o advento da República, a iniciativa privada tenta recuperar o tempo perdido e resolve participar a-tivamente do desenvolvimento nacional através de novos projetos.

Dentre esses projetos, surgiu, novamente, um que contemplava a construção de uma Ferrovia que contornava as Cachoeiras do Rio Madeira. José Eulálio da Silva Oliveira e Francisco Mendes da Rocha requerem concessão para construir esta Via Férrea, o que lhes foi concedido pelo Decreto n° 365, de 30.05.1891. Desta vez, o início da Ferrovia seria na margem direita do Madeira em frente a Humaitá, e finalizaria na confluência dos Rios Mamoré e Guaporé, com aproximadamente 800 quilômetros de extensão. O decreto governamental previa que a construção deveria ter início em dois anos, caso contrário, a concessão perderia sua validade, o que na verdade aconteceu.

Ligação da Bolívia com o Atlântico

No final do século XIX, já existiam duas ferrovias ligando o altiplano da Bolívia ao litoral do Pacífico. Uma delas partia do Porto chileno de Antofogasta, atravessava o Deserto de Atacama, cortava as íngremes encostas dos Andes, chegava ao Altiplano, na altura de Hyuni, onde se dividia em dois ramais: um para Huanchaca e o outro para Oruro.

A ferrovia possuía 924 quilômetros de extensão e o trajeto era percorrido em três dias de viagem. A segunda ferrovia ligava o Porto peruano de Molendo até a Estação Terminal de Puno, às margens do Lago Titicaca. O acesso do Altiplano até o Terminal era feito atravessando o Lago ou contornando-o por uma estrada de rodagem que o contornava. A Bolívia Ocidental e o Altiplano, portanto, possuíam ligação com o Pacífico por estas Ferrovias; o problema persistia em relação à Bolívia Central e Oriental que dependiam dos afluentes da Bacia Amazônica e do Prata.

O escoamento através do Amazonas ainda dependia da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré enquanto, pela Bacia do Prata, a solução estava mais próxima, pois os trilhos argentinos chegavam à fronteira boliviana pelas cidades de Oran e Jujuy.

A importância da Ferrovia favoreceria, portanto, uma parte limitada da Bolívia, compreendida entre as Bacias dos Rios Madre de Dios, Beni e Mamoré; e no Brasil, restrita ao Estado do Mato Grosso.

Borracha "*Boliviana*"

A produção de borracha na Bacia Amazônica aumentava a cada ano para atender à demanda crescente dos mercados internacionais proporcionando enormes lucros aos seringalistas. A maior parte deste produto descia pelo Rio Amazonas até chegar ao Atlântico, sendo que parte da borracha "*boliviana*" descia pelas Cachoeiras do Rio Madeira:

Período 1890/1891	
Procedência	**Quilos**
Brasil	17.790.000
Peru	1.163.909
Bolívia	432.548
Venezuela	7.976

Apesar de ser considerada oficialmente bolivia-na, grande parte desta borracha era na verdade, brasileira. Como existia um Tratado entre o Brasil e Bolívia que permitia livre trânsito da mercadoria procedente da Bolívia, muitos comerciantes faziam passar por "*boliviana*" a borracha brasileira.

No entreposto de Santo Antônio, no Rio Madeira, funcionários corruptos da aduana brasileira concediam o necessário visto à borracha brasileira como sendo boliviana, de modo que esta não pagava o devido imposto ao transitar em território brasileiro.

Em 1891, o inspetor Cavalcanti, do Governo Brasileiro escreveu:

> Eu já visitei [o Posto de Santo Antônio], pessoalmente, e apreciei com assombro e vergonha, o valor dessa fiscalização de anspeçadas e cabos do Destacamento, alguns até analfabetos.
>
> Por este modo, nada mais fácil do que dar por boliviana quanta borracha se fabricar na região do Madeira, nas cercanias dos Lagos e Paranás interiores, essa zona de milhares de léguas, que fica aquém da linha divisória entre o Brasil e Bolívia, no Mamoré, e é armazenada ali, em Santo Antônio, à espera do vapor que a tem de conduzir para Belém. (FERREIRA, 1959)

Os seringalistas e comerciantes brasileiros nunca tinham ouvido falar do cidadão inglês Henry Alexander Wickham (1846-1928).

Em 1875, aos 29 anos de idade, Wickham embarcou em Santarém, Pará, com destino à Inglaterra, carregando semiclandestinamente 70.000 sementes de seringueira, colhidas no Baixo Tapajós.

Achava-se que a produção crescente da borracha no Brasil e Bolívia, por si só justificaria a construção da Ferrovia contornando as terríveis Cachoeiras do Madeira. A cultura da Hevea no Oriente continuava desconhecida.

Breve noticia sobre a Estrada de Ferro Madeira e Mamoré

A Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, assumpto de maxima importancia, que occupa actualmente o estudo e a attenção dos mestres da engenharia brasileira, tem sido estudada e discutida por profissionaes de credito reconhecido em sessões do Club de Engenharia, a quem, a meu ver, cabe a orientação mais intelligente, pratica e proveitosa que conduza a uma solução efficaz de construcção, proveito e economia, principalmente de sacrificios de vida daquella a quem fôr incumbida esta ardua e honrosa tarefa ; como engenheiro brasileiro e que fez parte da commissão que concluiu os estudos desta ferro-via, e tendo percorrido toda a zona por ella atravessada, ou que ella deve atravessar, desde Santo Antonio, no Rio Madeira, até Guajará-mirim, no Rio Mamoré, e conhecendo, por experiencia propria, as facilidades

Imagem 54 – Revista do Club de Engenharia, 1903

Parece que quase duas décadas depois, o "*Caso Nehrer X Pinkas*", como soe acontecer, na maioria das vezes nesta terra tupiniquim, caiu no esquecimento. A Revista do Club de Engenharia, de julho a dezembro de 1903 (pgs. 155 a 158), publicou, sob aplausos, o artigo do controverso engenheiro Ignácio Moerbeck:

Revista do Club de Engenharia, n° 011

Rio de Janeiro, RJ – julho a dezembro, 1903

Breve notícia sobre a
Estrada de Ferro Madeira e Mamoré

A Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, assunto de máxima importância, que ocupa atualmente o estudo e a atenção dos mestres da engenharia brasileira, tem sido estudada e discutida por profissionais de crédito reconhecido em sessões do Club de Engenharia, a quem, a meu ver, cabe a orientação mais inteligente, prática e proveitosa que conduza a uma solução eficaz de construção, proveito e economia, principalmente de sacrifícios de vida daquela a quem for incumbida esta árdua e honrosa tarefa.

Como engenheiro brasileiro e que fez parte da Comissão que concluiu os estudos desta ferrovia, e tendo percorrido toda a zona por ela atravessada, ou que ela deve atravessar, desde Santo Antônio, no Rio Madeira, até Guajará-mirim, no Rio Mamoré, e conhecendo, por experiência própria, as facilidades e dificuldades a vencer, julguei-me obrigado a concorrer com informações e esclarecimentos, por mim colhidos no campo dos trabalhos, pensando deste modo contribuir com o meu contingente, embora diminuto, para a solução do problema que se discute. A necessidade da construção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré é por demais conhecida para não servir mais de tema de discussão. Se não fosse uma obrigação contraída pelo Tratado de 1867 ([516]), renovado pelo de 15 de março de 1882 e repetida pelo Tratado de Petrópolis, atualmente em discussão no Parlamento, bastaria antever-se a possibilidade de fazer-se a maior parte do comércio da Bolívia e de outras Repúblicas andinas com os mercados estrangeiros pelo Vale do Madeira para ser isso uma necessidade indiscutível, à qual acresceriam as necessidades recíprocas dos nossos Estados para recepção e escoamento de seus produtos, para povoamento de suas matas e incitamento de seu comércio interior e exterior.

---

[516] Tratado de 1867: Tratado de Ayacucho.

O que se discute principalmente é a praticabilidade da construção, seu tratado mais econômico e mais racional, qual o sistema de tração preferível e quais as medidas que se devam pôr em prática a fim de serem prevenidas e evitadas as hecatombes do pessoal técnico e trabalhador. O 1° Secretário Dr. Sampaio Corrêa leu, então, a seguinte carta, terminando entre aplausos dos assistentes:

> A praticabilidade de construção já foi demonstrada pelos estudos feitos e dos quais a Secretaria da Agricultura deve possuir relatórios. Escolhida a margem direita dos Rios Madeira e Mamoré para nela ser construída a estrada, se notam os dois pontos – Porto Velho e Santo Antônio, como pontos de partida; esses lugares possuem ancoradouros regulares e são o extremo da parte navegável do baixo Madeira. Porto Velho, situado abaixo e distante de Santo Antônio cerca de quatro quilômetros, foi abandonado pela Public Works e preferido o porto de Santo Antônio, que fica abaixo da Cachoeira do mesmo nome, para ponto de partida. Aí haviam dado começo à estrada e já tinham construído cerca de dez quilômetros, quando abandonaram os trabalhos. Haviam montado locomotiva e carros de lastro, bem como construído grande quantidade de casas de madeira americanas. Deixaram enorme quantidade de trilhos, fios, talas de junção, três locomotivas Baldwin ainda encaixotadas e grande número de material rodante desarmado.
>
> De Santo Antônio a linha estudada seguiu pela linha explorada em busca do Salto Teotônio e seguiu sempre pela margem direita, ora aproximando-se, ora afastando-se do Rio até a cachoeira de Guajará-mirim, onde foram terminados os estudos, por ser esta cachoeira considerada como último empecilho à navegação do Rio Mamoré. Atualmente a estrada terá de unir esses mesmos pontos a Santo Antônio e Guajará-mirim e por mais variantes que se tracem em bem melhorar o traçado, ele será naturalmente o que já foi estudado, sendo que poderá estudar-se

uma variante única de proveitosa economia e encurtamento no trecho entre a cachoeira Madeira e Guajará-mirim.

A parte dos Rios Madeira e Mamoré compreendida entre os pontos extremos acima citados, em sua margem direita, apresenta uma topografia fácil à construção, sendo que o movimento de terras será mais ou menos de quatro metros cúbicos por metro entre Santo Antônio e o Ribeirão, e daí até Guajará-mirim o declive é bastante suave e os acidentes de pouca monta, condições estas que tornam bastante prática a construção, e isto sem fazer reparo nas madeiras e reparos que a natureza aí amontoou para benefício do construtor. Pelas condições excepcionais das três grandes quedas d'água – Teotônio – Jirau – Madeira – três saltos que em volume d'água rivalizam com os mais notáveis conhecidos e que tem o menor deles cerca de 10 metros de altura, poder-se-á com vantagem aplicar a tração elétrica de preferência à pelo vapor; além de serem três enormes armazéns de força que a natureza aí colocou para serem aproveitados pela ciência humana, a sua colocação parece ter sido de antemão fixada de modo a nos impor o seu auxílio na construção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré.

O Salto Teotônio, o maior e de maior queda e volume d'água, se acha a cerca de 12 quilômetros acima de Santo Antônio, ponto inicial. O Salto do Jirau se acha acima da cachoeira do Caldeirão do Inferno e quase no centro da linha projetada, e o das Bananeiras se acha a cerca de 15 quilômetros abaixo da cachoeira do Guajará-mirim e do ponto terminal, onde chegaram os estudos e explorações. E quanto essa disposição tão singular não bastasse para ser preferida a aplicação da eletricidade como força motriz, por qualquer causa desconhecida, teríamos o auxílio das cachoeiras – Santo Antônio – Macaco – Padre Eterno – Morrinhos – Caldeirão do Inferno – Paredão – Madeira – Pau Grande – Guajará-açu – Guajará-mirim, que, afora outras cachoeiras, de menor queda e inúmeras corredeiras

formam o grosso de grande força viva de energia e de atividade capazes, só por si, de fazerem esquecidos os apitos estridentes das locomotivas, "*acordando os caboclos nus e despertando os tigres nas serras*". A aplicação da tração a vapor me parece que só poderá ser utilizada como auxiliar na construção com material Decauville ([517]) e nunca para o tráfego definitivo.

As providências em bem de se prevenir e evitar que o pessoal seja agredido pela malária, todas elas dependem do maior ou menor cuidado higiênico e da eliminação do terror que preventivamente se implanta e invade o ânimo dos que tiverem de operar naquela zona, contra os ataques de malária, e efetivamente esse terror foi real e fundado quando se concluíram os estudos pelas Comissões Morsing e Pinkas, além de que não foram tantos os falecimentos, nem tão intenso o mal que os engenheiros não pudessem dar cabal execução aos serviços que lhes eram ordenados.

Os profissionais das Comissões, aclimatados no Sul e afeitos às comodidades necessárias ao homem civilizado, viram-se quase que por encanto, internados nas seculares florestas virgens do Amazonas e do Mato Grosso, pisando um solo nunca pisado pelo pé do homem civilizado, onde os detritos vegetais, as vezes de mais de 50 centímetros de altura sobre o solo, impediam a entrada, ainda que furtivamente dos raios do Sol, conservando a umidade constante do solo, e as condições do lugar e do clima, além de terror antecipado de febre e das obrigações a cumprir, formavam, a barreira que alguns não puderam vencer e pagaram com a vida a ousadia do seu intento.

A prudência aliada aos preceitos médicos modernos e que se reduzem à aplicação, segundo os estudos de Manson ([518]), dão ao homem todos os meios de

---

[517] Decauville: fábrica francesa de sistemas ferroviários.

[518] Manson: Sir Patrick Manson – autor da teoria de que os insetos eram transmissores de várias moléstias.

zombar do miasma paludino e dele se defender com vantagem e facilidade.

Os alagadiços ou pântanos a atravessar e que a comunidade de estudos teve a ocasião de verificar, não são permanentes; são devidos às cheias dos Rios, e se os paúes ([519]) entre Queimados e Belém não obstaram a construção da "*D. Pedro II*", hoje Central, apesar da enorme quantidade de vidas ali sacrificadas, vimos que a recente construção da estrada "*Melhoramentos*", beirando e atravessando os mesmos paúes, nenhuma vida ali se sacrificou, simplesmente pelas acertadas providências higiênicas ordenadas pelos diretores dos serviços, e se nessas baixadas tão ou mais quentes do que as do Madeira e Mamoré, tão ou mais doentias e onde até a própria água é intragável, se levou a êxito o empreendimento da Estrada "*Melhoramentos*", é de ver-se que a aplicação dos mesmos princípios eliminará o grande cifrão das eventualidades pela malária, no Amazonas e Mato Grosso, onde as águas, os Rios, os montes, os vales, as cachoeiras, as cataratas, onde, enfim, tudo é grande e somente o homem é nulo, é nada, mas que com sua niilidade ([520]) forçosamente há de implantar o progresso e a civilização nessa zona tão futurosa do Brasil e da América do Sul.

Apesar de pouco científicas, são estas as impressões que há vinte anos conservo daqueles lugares, e se em qualquer contingência, não forem encontrados profissionais que se prestem a executar a construção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, onde fiz as minhas primeiras provas de campo, ainda me sobra energia e disposição para colaborar nessa tão gigantesca construção que só a profissionais brasileiros deve ser confiada; só assim serão satisfeitos os compromissos do Tratado de Petrópolis, obrigando-se a construir a Estrada de Ferro Madeira e Mamoré.

Engenheiro, Ignácio Moerbeck (RCE, n° 11)

---

[519] Paúes: pantanosos, paludosos.
[520] Niilidade: inanidade, caráter de não ser nada.

Tratado de Petrópolis e a Ferrovia

A Revolução Acreana, conflagração em que os brasileiros liderados por Plácido de Castro venceram os bolivianos pelas armas, obrigou aos diplomatas dos dois países a tentar encontrar um acordo honroso.

Foi assinado, no dia 17.11.1903, em Petrópolis, o Tratado que punha termo à disputa em torno daquela região fronteiriça. No seu artigo VII, o Tratado determinava:

TRATADO DE LIMITE ENTRE O BRASIL E A BOLÍVIA

ARTIGO VII

> Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir, em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o Porto de Santo Antônio, no Rio Madeira, até Guajará-mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo [Estado do Mato Grosso], chegue a Vila Bela [Bolívia], na confluência do Beni e do Mamoré.
>
> Dessa Ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquias e tarifas.

Joaquim Catramby Vence a Concorrência

O Decreto n° 1.180, do dia 25.02.1904, autoriza o executivo a abrir créditos necessários à construção da Ferrovia. Imediatamente o Ministério da Viação elabora o Edital de Concorrência, pois o Governo decidira entregar a empreitada a uma construtora particular.

O artigo 3° do Edital determinava que a Diretriz Geral da Estrada de Ferro deveria ser norteada nos trabalhos das Comissões Morsing e Pinkas, mas que os seus custos deveriam se basear apenas no Relatório Pinkas, o mais baixo dos dois, como já vimos anteriormente.

Os chilenos, atentos, oferecem uma compensação à Bolívia, decorrente da perda de seus territórios, na Guerra do Pacífico, e oferecem a construção de uma Ferrovia ligando o Porto de Arica, agora chileno, a La Paz. Esta ferrovia não somente substituiria a peruana, mas, sobretudo, visava fazer concorrência à Madeira-Mamoré. Apresentaram-se à concorrência dois empreiteiros ferroviários, os engenheiros cariocas Joaquim Catramby e Raymundo Pereira da Silva. O vencedor da concorrência foi Catramby.

Joaquim Catramby Vende a Concessão

Desembarca em Santo Antônio, em maio de 1907, a construtora Norte-americana May, Jekyll & Randolph, com sede em Nova York, que supostamente Catramby subempreitara.

Em agosto, a May, Jekyll & Randolph funda em Portland, EUA, a companhia Madeira-Mamoré Railway, cujo único objetivo seria de adquirir de Catramby a concessão outorgada pelo Governo Brasileiro. A Madeira-Mamoré Railway fazia parte de um grande grupo de Ferrovias brasileiras, sob o nome de Brazil Railway Company, dirigido pelo Norte-americano Percival Farquhar. Provavelmente, Farquhar já adquirira a Concessão de Catramby antes mesmo de enviá-la a Santo Antônio.

Em 30.01.1908, o Governo Brasileiro, através do Decreto n° 6.838, autorizou a transferência da Concessão de Catramby à Madeira-Mamoré Railway que contratara para a construção da Ferrovia a May, Jekyll & Randolph. A Madeira-Mamoré Railway estava interessada em conseguir, futuramente, a Concessão de Exploração da Ferrovia.

Decreto n° 6.838 (30.01.1908)

Senado Federal

Subsecretaria de Informações

DECRETO N. 6838 DE 30 DE JANEIRO DE 1908

Autoriza a transferência à Madeira Mamoré Railway Company do contrato da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, à vista do que lhe foi requerido,

DECRETA:

Artigo único. Fica autorizada a transferência à Madeira Mamoré Railway Company, a que se refere o Decreto n° 6755, de 28.11.1907, do contrato celebrado em 14.11.1906 com o Engenheiro civil Joaquim Catramby, em virtude do decreto n° 6103, de 07.08.1906, para construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, sendo aquela companhia sub-rogada nos respectivos direitos e obrigações.

Rio de Janeiro, 30.01.1908, 20° da República.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Ano de 1907

Fiz uma requisição anual de drogas para um hospital de 300 camas. [...] A febre volta depois do 6°, 7° ou 8° dia. [...] Excessivamente má a condição física, primária, de 95% dos trabalhadores chegados hoje. As mulheres, fisicamente, de fraqueza extrema. Recomendei ao Mr. Randolph que a todo trabalhador deveriam ser dadas, diariamente, 10 cg de quinino, do Pará até Porto Velho. (Dr. H. P. Belt)

A May, Jekyll & Randolph realizou um inventário dos materiais deixados pela empresa Collins com o objetivo de verificar os que podiam ser aproveitados. Os trabalhos na linha férrea iniciaram no dia 21.06.1907. A empresa manteve, neste ano, uma média mensal de 140 trabalhadores brasileiros. Estabeleceu-se que o ponto inicial da Ferrovia seria em Porto Velho, o Ponto Velho de Morsing. O Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, de 1907, sobre as Estradas de Ferro do Brasil, afirma que o pedido de mudança do local foi encaminhado àquele Ministério no final de novembro de 1907 e que a autorização foi concedida através do Aviso n° 2, de 16.01.1908.

Ano de 1908

Em Porto Velho, a sete quilômetros de Santo Antônio, a May iniciou a construção do Cais, Estação, Oficinas, residências e, a meio caminho entre Porto Velho e Santo Antônio, o Hospital de Candelária, uma Cidade brotava em plena selva. A empresa, porém, não proporcionava condições sanitárias, médicas e hospitalares adequadas aos seus trabalhadores, forçando o médico H. P. Belt a utilizar seus próprios instrumentos cirúrgicos bem como suas drogas já que não eram adquiridos pela construtora.

O Engenheiro-chefe Sr. H. F. Dose faz as seguintes considerações sobre os primeiros trabalhadores estrangeiros trazidos para a região:

> Justamente em 1907, acabavam os contratantes [May, Jekyll & Randolph] a construção de uma Estrada de Ferro em Cuba, na qual tinham empregado 4.000 trabalhadores galegos [espanhóis] habituados a trabalhar em região apresentando condições climáticas semelhantes às do Madeira. Confiaram, pois, os empreiteiros nesses trabalhadores, a fim de levar a efeito a difícil tarefa que se lhes antepunha.
>
> Em janeiro de 1908, logo que ficaram terminados os primeiros trabalhos de locação e roçada, foram embarcados no vapor Amanda, em Santiago de Cuba, com destino a Porto Velho, 350 homens entre contramestres, ferreiros, cozinheiros e capatazes. Era intenção dos empreiteiros mandar um navio periodicamente a Cuba, para trazer mais trabalhadores com prática, à proporção que os trabalhos de locação o permitissem.
>
> Ao chegar, porém, o Amanda ao Pará, foram contadas tais coisas aos trabalhadores, pelos habitantes da região a que se dirigiam, que eles abandonaram o navio aterrorizados, recusando-se absolutamente a seguir viagem. De um total de 350 homens, apenas 65 chegaram ao destino. Os jornais do Pará juntaram-se ao povo com publicações exageradas relativamente ao clima fatal e ao número de óbitos que já tinham dado na Estrada. O cônsul espanhol telegrafou ao Ministro de seu país em Havana, pedindo que fosse impedida a emigração dessa Ilha para a Madeira-Mamoré. Isso foi feito e os contratantes ficaram assim inteiramente privados desse contingente de trabalhadores práticos com que contavam.

> Os artigos publicados na Folha do Norte, Província do Pará, e outras folhas paraenses foram transcritos em Portugal, Espanha, Itália e em quase todo o mundo, tornando-se, por isso, muitíssimo difícil obter trabalhadores, mesmo por qualquer preço. Portugal, Espanha e Itália decretam a proibição da emigração de seus súditos para uma região considerada fatal à existência humana. (FERREIRA, 1959)

Os empreiteiros concluíram que a construção estaria fadada ao fracasso se mantivessem um número fixo de trabalhadores. Os homens trabalhavam eficientemente nos primeiros dois ou três meses; depois de atacados pelas doenças, a maioria se tornava incapacitada de produzir como antes. Era, pois, necessário renovar o efetivo mensalmente para substituir os mortos e inutilizados. A companhia destacou agentes especiais para contratar trabalhadores, conhecidos como "*importados*" em diversos países, mas, principalmente, nas Antilhas, Barbados, Espanha, Portugal, Grécia, Itália, França, Índia, Hungria, Polônia e Dinamarca. Os agentes aliciavam os trabalhadores fazendo uma descrição sedutora da região e informando que esses poderiam se tornar agricultores logo após a conclusão da Estrada.

Ano	**N° Trabalhadores**
1907	446
1908	2.450
1909	4.500
1910	6.090
1911	5.664
1912	2.733
Total	**21.883**

Ano de 1909

Em janeiro de 1910, o Ministro da Viação e Obras Públicas, apresentou ao Sr. Presidente da República um Relatório sobre a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em que faz uma contundente defesa dos empreiteiros afirmando que os mesmos estavam tendo prejuízos na empreitada. Elaborado por um Engenheiro, funcionário do Governo Brasileiro, encarregado de fiscalizar a construção e cuja função deveria ser de defender os interesses do Estado e não dos Concessionários. Erram o funcionário e o Ministro ao mencionar no relatório custos que ultrapassavam os de Contrato, propondo que o Governo tome a iniciativa de socorrer os empreiteiros:

> Os serviços de construção não tiveram, como era de se esperar, um andamento regular durante o ano de 1909. O mau estado sanitário de toda a zona fazendo baixar ao hospital um número considerável de operários; a grande vazante do Rio Madeira dificultando sobremaneira o transporte dos materiais vindos do estrangeiro e descarregados em Itacoatiara; a má qualidade das terras em geral, demorando extraordinariamente a solidez dos aterros, principalmente na estação chuvosa, e, consequentemente, a pouca segurança da linha assentada, motivando continuadas interrupções nas viagens dos trens de mercadorias, de materiais e lastro, foram as causas principais da irregularidade do serviço de construção.
>
> Embora a companhia tivesse conseguido por em trabalho, no meado do ano, cerca de 4.000 operários, o serviço por eles executado foi relativamente insignificante, não correspondendo às grandes despesas efetuadas para transportá-los até Porto Velho, porque, para tanto, houve necessidade

de ser mantida uma corrente ininterrupta de gente que subia contratada, a fim de ser compensada a deserção cada vez mais acentuada do mesmo pessoal que, acossado pela moléstia e contristado pelo ermo da mata, descia incessantemente em busca de outras paragens, onde a saúde tivesse garantia e melhor aplicação os lucros auferidos em poucos meses de trabalho.

Permanecendo assim por tão pouco tempo em Porto Velho ou nas turmas acampadas ao longo da linha, esse pessoal, alheio, na maioria, aos serviços de construção de estradas, não pode absolutamente habilitar-se nos trabalhos que lhes foram confiados.

Daí obras morosas e imperfeitas e, por conseguinte, maiores prejuízos para a companhia.

Raras vezes terá sido construída uma estrada nas condições desta; felizmente, apesar de tantos reveses, os seus construtores não desanimaram ainda, sentindo-se bem fortes nessa luta contínua contra todos os elementos naturais. O terreno em geral não é, como já disse, favorável à construção de estradas, por muito pouco consistente. As grandes chuvas, por sua vez, atrasam extraordinariamente o prosseguimento dos trabalhos, abatendo ou arrastando grandes aterros. O escavador mecânico empregado pelos empreiteiros tem prestado reais serviços, principalmente nos últimos meses do ano, quando a falta de braços se tornou bem sensível.

A linha, que devia chegar em setembro ao Jaci-Paraná, a 86 km do ponto inicial [Ponto Velho], só o atingirá talvez em fins de fevereiro do corrente ano [1910], pelos motivos já expostos e também pela falta de dormentes, que obrigou a companhia a contratá-los no Rio de Janeiro e na Austrália, de onde espera um fornecimento de cem mil.

Todas as pontes têm sido construídas de madeira, de caráter provisório, devendo este ano serem substituídas por metálicas.

A ponta dos trilhos já se achava, em 31 de dezembro do ano passado [1909], no quilômetro 74, estando nessa mesma época o leito concluído na extensão de muitos quilômetros além.

Do outro lado do Jaci-Paraná a linha está pronta em mais de 15 quilômetros, devendo elevar-se a extensão concluída até o fim do corrente ano [1909] a 174 quilômetros, atingindo-se o Rio Mutum-paraná.

Foram construídas durante o ano, em Porto Velho, muitas casas para o pessoal superior que é numeroso.

Os trabalhos realizados até 31 de dezembro do ano próximo findo [1909] montam a quantia de 11.212:250$156, sendo 7.516:086$172 de serviços executados e 3.696:163$984 de materiais recebidos do estrangeiro.

Pensa o Engenheiro fiscal que os primeiros 100 quilômetros desta estrada, contando como despesa deste trecho todo o material rodante já recebido, o custo das instalações em Porto Velho, em Candelária e no Jaci-Paraná, trilhos e outros materiais empregados no serviço médico hospitalar desde o começo dos trabalhos, ficarão talvez em 15.000:000$000, à razão de 150:000$000 o preço quilométrico, devendo o preço médio geral reduzir-se no final da construção a cento e poucos contos, não se elevando o total da estrada a mais de 35.000:000$000, de acordo com o cálculo aproximado apresentado pelo mesmo Engenheiro. (FERREIRA, 1959)

Ora o vencedor da concorrência levara em conta, como determinara o Edital, o cálculo dos custos especificados pela Comissão Pinkas cujo custo total atingira cifra de 8.736:716$312, (um quarto do preço da empreiteira) e de 26:507$020 por quilômetro (menos de um quinto do preço da construtora) e concordara com esses termos. Ontem como hoje, técnicos e/ou políticos corruptos, aliciados ([521]) por empresas, conseguem, através de artifícios de todos os tipos, aditivos ao contrato que oneram os cofres públicos e o bolso do contribuinte.

> Sendo assim, proporcionalmente ao salário do operário que, em outra parte do país, não vai além de 3$500, e ali nunca é inferior a 10$000, levando-se em conta as despesas de transporte e prejuízos, esta será relativamente, a estrada de custo menos elevado construída no Brasil. (FERREIRA, 1959)

O custo do operário era assunto interno da construtora e que não cabia, absolutamente, ao Governo considerar em seu relatório. Não era da alçada do Ministro e muito menos ao Engenheiro que fiscalizava as obras da construtora sair em defesa destes.

> O custo do quilômetro tem sido de 3:100$000 para a exploração e projeto e 8:800$000 para locação, tais são as dificuldades de transporte e manutenção de pessoal. (FERREIRA, 1959)

O contrato previa que o quilômetro de exploração e projeto seria pago à razão de 1:500$000, metade do declarado pelo Ministro, e o de locação 2:020$000, um quarto do declarado pelo representante do Governo brasileiro.

---

[521] Aliciados: comprados.

Ano de 1910

Quando tratarmos da profilaxia quinínica, veremos que aqui também a praxes habituais não cabem na região do Madeira. É a formação da raça de hematozoário resistente à quinina. Daí a necessidade do emprego de altas doses no tratamento e profilaxia. (Osvaldo Cruz)

A construtora trouxe para região uma média de 508 operários por mês de todas as partes do mundo. No dia 23.04.1910, um funcionário do alto escalão do Ministério da Viação, enviou à Madeira-Mamoré Railway uma autorização para o lastramento ([522]) da linha. O lastramento não estava previsto no contrato e, portanto, não havia um preço prévio contratado. A ordem não especificava o preço, caracterizando uma grave irregularidade que resultaria, mais tarde, como não poderia deixar de ser, em um grave escândalo patrocinado por agentes públicos. No dia 31.05.1910, foi inaugurado o primeiro trecho da Ferrovia, entre Santo Antônio e Jaci-Paraná, numa extensão de 90 quilômetros.

No dia 09.07.1910, chegam a Porto Velho os doutores Osvaldo Cruz e Belizário Pena. Os sanitaristas permaneceram na região por 28 dias onde tiveram a oportunidade de percorrer a linha férrea até o quilômetro 113.

Partiram, no dia 07.08.1910, para a Capital Federal, onde redigiram um extenso relatório propondo diversas medidas que deveriam ser adotadas para melhorar o estado sanitário da região onde estava sendo construída a Ferrovia.

---

[522] Lastramento: colocação de uma camada de brita sob os dormentes.

No relatório entregue à Madeira-Mamoré Railway, no dia 06.09.1910, constava:

> Naturalmente o regime das águas do Rio inundam as margens baixas do alto Madeira, formando os pântanos donde se originam as aluviões de mosquitos que se vão encarregar de alastrar a endemia malárica que é em função dessas precipitações aquosas. O Madeira atinge o máximo da cheia em meados de março, alcançando as águas a altura de 96 metros, isto é, 14 metros acima do nível mínimo de 82 metros que é atingido na última quinzena de setembro.
>
> Como regra, se verifica que a insalubridade da região começa pouco depois da vazante, quando as águas, abandonando a terra, ficam em parte depositadas nas depressões dos terrenos, onde se formam, então, pântanos que se estendem por quilômetros de extensão e permitem a criação em massa dos anofelinos que se vão infectar nos impaludados crônicos que habitam a região e vão disseminar extensa e intensamente a malária. [...]
>
> Dominam na nosologia da região as seguintes moléstias: o impaludismo, a febre hemoglobinúrica, o beribéri, a disenteria, a ancilostomíase, a pneumonia, além de outras entidades mórbidas de menor frequência e a que adiante aludiremos; acompanhando tudo o alcoolismo. [...]
>
> Dos anofelinos transmissores do impaludismo só nos foi dado, na época que estudamos [julho e agosto], colher duas espécies de Cellia, a alcimana e a argyrotarsis, sendo esta predominante. Não encontramos outras espécies em Candelária, Santo Antônio, Jaci-Paraná, e em outros pontos da linha em construção.

Mas se não avultam pela variedade de espécies, assoberbam pelo número: no Jaci-Paraná, em um rancho de palha onde havia quatro doentes, logramos fazer colher numa só noite para mais de 100 exemplares de Cellia argyrotarsis. [...]

Naturalmente, à vista do que vimos relativamente à topografia da região, não se pode em cogitar fazer já, para facilitar a construção da estrada, os trabalhos de profilaxia regional que quase custaria tanto, senão mais que a própria construção. Só podem ser tomados em consideração os processos do método da profilaxia individual. [...]

Assim, se tivéssemos de fazer profilaxia quinínica, teríamos de avaliar qual a dose mínima de quinina suficiente para preservar o indivíduo dos parasitos inoculados pelos mosquitos. Observações que fizemos, na região, mostram que esta dose, para ser profícua, não deve ser inferior a 75 centigramas ou 1 [um] grama diário. Pessoas que tomaram doses inferiores foram infectadas. Resta saber se essa prática de profilaxia química exclusiva caberia à região. ”*A priori*” podemos dizer que não, e não porque em breve a raça de parasitas já *em via de imunização contra a quinina* estaria resistente a 1 [um] grama diário de quinina profilática, o que levaria à necessidade de se elevar a dose profilática aos poucos até atingir os limites da dose manejável. Ora, atingido esse limite, a dose terapêutica estaria dentro da dose tóxica e ficariam os doentes no dilema de: *morte por moléstia ou intoxicação pelo medicamento*.

Essas medidas precisam ser postas em prática, *já quanto antes* porque, em breve, ter-se-á formado uma raça de hematozoário resistente às doses manejáveis de quinina e então a solução do problema quase que atingirá os limites do insolúvel.

> A procrastinação das medidas será um crime de lesa-humanidade, permitindo maiores sacrifícios que os de hoje: uma vida, e talvez dez inutilizadas por dia, e de lesa-pátria porque transformará em zona inabitável um dos mais ricos sítios do planeta. (FERREIRA, 1959)

No dia 30.10.1910, foi inaugurado o segundo trecho, com extensão de 62 quilômetros. A Ferrovia chegava ao quilômetro 152, na altura da Cachoeira dos três Irmãos. No dia 08.11.1910, o Presidente da República, Nilo Peçanha, e o Ministro da Viação, Francisco Sá, assinam o Decreto n° 8.347, que constava de apenas três artigos:

Decreto n° 8.347 (08.11.1910)

Senado Federal

Subsecretaria de Informações

DECRETO N. 8.347 DE 8 DE NOVEMBRO DE 1910

Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Vila Murtinho e Vila Bela, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante da Lei n° 1.180, de 25.02.1904, e atendendo à conveniência de ser modificado, de acordo com o pensamento do Governo da Republica da Bolívia, o traçado do ramal de Vila Murtinho a Vila Bela, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, de modo a encaminhar para esta todo o comércio do Beni e seus afluentes Orton e Madre de Dios, e tendo em vista melhorar as condições daquela estrada e adotar providências que facilitem os transportes necessários à construção.

DECRETA:

1°) Fica autorizada, mediante acordo com o Governo da Bolívia, a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Vila Bela, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por outro que, na forma permitida pelo Art. 7° do Tratado de Petrópolis, partindo das vizinhanças da cachoeira Pau Grande, à margem direita do Rio Mamoré, se dirija à Cachoeira Esperança, à margem esquerda do Beni.

2°) Ficam autorizados o lastramento total da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e a construção de pontes provisórias de madeira para o pronto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços adicionado às despesas de transporte e conservação da linha autorizadas pelo Governo e não previstas no contrato de construção da estrada, pago pelo preço total de £ 2.750, por quilômetro.

3°) No contrato que for lavrado para as execuções já dadas pelo Governo sobre requerimentos da empresa cessionária da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, relativos a obras de proteção das margens do Rio, em Porto Velho, em Guajará-mirim e onde for necessário; construção de hospitais para o pessoal da estrada e serviços especiais de saneamento; estabelecimento de telégrafo sem fio em Porto Velho e Manaus, nos termos do despacho de 17.04.1907; classificação do cascalho, omitida no contrato sobre a base das medições já feitas e pagas; bem assim as seguintes obras executadas e a executar mediante autorização prévia do Governo, e segundo o custo verificado pela fiscalização: construção de casas, lavanderias a vapor, armazéns frigoríficos, canalização de águas e

esgotos e outros serviços necessários à constituição de núcleos de futuras cidades, pelo modelo de Porto Velho; construção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos.

Rio de Janeiro, 08.11.1910, 89° da Independência e 22° da República.

NILO PEÇANHA.

No dia 12.11.1910, foi assinado o Contrato para a execução dos serviços constantes do Decreto sem detalhar a execução e os custos dos serviços, um procedimento extremamente favorável aos empreiteiros Norte-americanos e altamente lesivo aos cofres nacionais.

Ano de 1911

A empreiteira trouxe, neste ano, 5.664 operários de todas as partes do mundo. No dia 16.06.1911, o Tribunal de Contas da União (TCU), considera ilegais os favores concedidos à Madeira-Mamoré Railway pelo Decreto n° 8.347, de 08.11.1910, e nega seu registro. Pressionado pelo TCU e pela opinião pública, o Ministro da Viação, no dia 24.08.1911, cria uma Comissão Extraordinária para fiscalizar os trabalhos de construção da Ferrovia, composta por um Engenheiro fiscal, dois engenheiros e um funcionário do Ministério. A Comissão deveria apresentar um relatório sobre a apuração das contas dos diversos serviços complementares da construção.

No dia 07.09.1911, foi inaugurado novo trecho da Ferrovia, até o KM 220, na Foz do Rio Abunã. No final do ano de 1911, existiam 220 km em tráfego efetivo de Porto Velho a Abunã, os 72 km de Abunã a

Ribeirão estavam prontos com tráfego provisório enquanto a ponta dos trilhos alcançara o KM 306, até onde chegavam os trens de lastro. O restante, do KM 306 até o final da linha, numa extensão de 58 km, se encontrava em construção. A Madeira-Mamoré Railway Co., já possuía 11 locomotivas, 2 carros de passageiros, 76 vagões fechados e 163 gôndolas.

No final de 1911, os produtos bolivianos e brasileiros, depois de atravessar as primeiras Cachoeiras e serem desembarcados na Estação de Abunã, eram embarcados nos comboios da Ferrovia que os transportavam até Porto Velho, onde novamente eram colocados nos vapores que desciam o Madeira.

Ano de 1912

A companhia "*importou*" somente 2.733 operários. No dia 04.03.1912, a Inspetoria Federal das Estradas de Ferro, subordinada ao Ministério da Viação, informa que estava em vigor o polêmico Decreto n° 8.347, de 08.11.1910, considerado, no ano anterior, ilegal pelo TCU. No dia 14.05.1912, a Comissão Extraordinária nomeada no ano anterior concluiu:

> Se adquire a convicção de que grandes irregularidades se têm dado com a Madeira-Mamoré Railway Company, no tocante às contas e execução dos serviços, que importam em grandes prejuízos para o Tesouro Nacional. Dotado de posição geográfica privilegiada, julgamos Porto Velho destinado a ser um dos maiores centros comerciais do Vale do Amazonas. O comércio de toda a região cisandina manterá suas comunicações com o Velho Mundo, por esta via, mais próxima e menos arriscada que a do Pacífico, mesmo depois de aberto o Canal do Panamá.

> As repúblicas do Chile e Argentina, compreendendo as inúmeras vantagens a auferir do comércio da hinterlândia Sul-americana, que lhes pode ser disputado com vantagens pelo Brasil, por intermédio da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tratam de construir, a marchas forçadas, Estradas de Ferro que venham disputar-nos o comércio desta região. A estrada chilena de Arica a Cochabamba está quase a terminar, e agora mesmo encetaram os trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Cochabamba a Chimoré, que fica situado, conforme sabemos, já em águas do Mamoré, em um ponto navegável. Eis um adversário sério, que surge para disputar-nos o campo. A Estrada de Ferro Central Argentina, cujo tráfego está em Tupiza, dirige-se, também, aceleradamente para Cochabamba, vindo constituir-se mais um adversário, que procurará, com denodo, encaminhar todo o tráfego para Buenos Aires. (FERREIRA, 1959)

Finalmente o Governo reconhecia que graves irregularidades tinham ocorrido na construção. Ora se existia um Engenheiro do Ministério da Viação destacado para acompanhar as obras e se o próprio Governo se propôs a alterar a concessão em vigor através de um polêmico decreto, de quem seria a culpa? Além disso, o relatório pintava um quadro sombrio sobre as perspectivas futuras da Madeira-Mamoré 46 dias antes de ser assentado seu último dormente.

No dia 30.04.1912, foi assentado o último dormente da Ferrovia em Guajará-mirim e, no dia 01.08.1912, deu-se a inauguração dos 364 quilômetros. A construção reabilitava a memória do Engenheiro Carlos Alberto Morsing e provava que a Planta da Public Works era autêntica.

Ano de 1913

O Governo Brasileiro pagara à construtora um total de 40.474:872$622 conforme acordado no contrato de concessão lavrado com Joaquim Catramby, em 1906, e que este vendera à Madeira-Mamoré Railway Company. Vinha agora a empreiteira, concluída a construção, reclamar do Governo um pagamento adicional já que o custo real da Estrada fora o dobro dos preços estipulados na concorrência e no contrato.

Ano de 1916

Finalmente, no final de 1916, o Brasil pagou à Madeira-Mamoré Railway Company a seguinte quantia: 62.194:374$366 dando um basta a pretensões da empresa Norte-americana que continuou reclamando uma quantia excedente.

Trilhos de "*Ouro*"

Seus trilhos são de ouro e cada dormente representa uma vida humana. (Anônimo)

Alguém querendo criar uma frase de efeito teria dito a célebre frase "*seus trilhos são de ouro e cada dormente representa uma vida humana*" e, a partir de então, este falso chavão vem sendo repetido por populares e intelectuais descuidados.

Na verdade, uma breve análise dos fatos mostraria que a famosa expressão não tem nenhum fundamento. Infelizmente são diversas as citações de autores nacionais e estrangeiros que buscaram amparo na falaciosa frase ao longo da história brasileira e a revigoraram.

Seus Trilhos são de Ouro

> Considerando o câmbio da época, com 62.000 contos de réis podiam-se adquirir 28 toneladas de ouro. Desde que os trilhos pesavam 25 quilos por metro, chegamos à conclusão de que se os trilhos fossem de ouro, com as 28 toneladas deste metal, ter-se-iam 1.120 metros. Dividindo-se por dois ([523]), teríamos uma extensão de 560 metros de ferrovia, com trilhos de ouro. Entretanto, a extensão da Estrada é de 366.000 metros. (FERREIRA,1959)

Cada Dormente Representa uma Vida Humana

Em 1942, João da Costa Palmeira, no seu livro "*Amazônia*", disse:

> Cada dormente representa uma vida que ali se extinguiu, tal foi o tributo pago pelos trabalhadores, em geral nordestinos, que ali ultimaram seus dias.

Em 1959, Benigno Cortizo Bouzas, no seu livro "*Del Amazonas al Infinito*", afirmou:

> Se dice que hubo tantos muertos como traviesas tiene la via.

Em 1984, Edmar Morel, no seu livro "*Amazônia Saqueada*", relata que:

> No início da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, diz a lenda que, para cada dormente assentado, morreram vinte trabalhadores de malária, motivo pelo qual ela recebeu o apelido de "*Estrada dos Trilhos de Ouro*".

---

[523] Dois: logicamente os trilhos são colocados paralelamente (aos pares).

Em 1998, Zuleika Alvim, no livro "*História da Vida Privada no Brasil - República: da Belle Époque à Era do Rádio*", narra que:

> [...] chegando até a Amazônia, acompanhando a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cujo preço, dizia-se, era o de uma vida por dormente.

Em 2004, João Carlos Meirelles Filho, no seu "*Livro de Ouro da Amazônia*", conta que:

> A construção da Ferrovia sofreu diversos reveses e resultou na perda de milhares de vidas, em função dos surtos frequentes de malária. Muitos lembram a Estrada com o lema "*cada dormente representa um operário morto na construção*".

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré tinha uma extensão de 366 km, considerando que em cada quilômetro foram assentados 1.500 dormentes chegaremos, sem grandes dificuldades, a um total de 549.000 dormentes. Teriam, realmente morrido 549.000 trabalhadores na sua construção? O relatório da Companhia especifica o número total de operários "*importados*" e o número de óbitos desde o início das obras até a sua conclusão conforme o quadro seguinte:

Ano	Operários	Óbitos
1907	446	006
1908	2.450	065
1909	4.500	425
1910	6.024	428
1911	5.664	419
1912	2.733	209
Total	**21.817**	**1.552**

A estatística da companhia só contempla aqueles que morreram no Hospital de Candelária. Não aparecem nestas cifras os que faleceram depois de abandonarem Santo Antônio e Porto Velho em trânsito para Manaus, em Belém, ou países de origem.

Consideramos razoável estabelecer que este número seja três vezes maior do que o admitido pela construtora. Multiplicando por quatro o total do relatório vamos chegar a 6.208 óbitos muito longe do número de dormentes assentados na ferrovia – 549.000. Os óbitos continuaram a ocorrer depois da conclusão das obras, mas em número bem mais reduzido tendo em vista a melhoria das condições sanitárias, de trabalho e dos melhores recursos de profilaxia das doenças.

Administração da Madeira-Mamoré Railway

Em suma, podemos afirmar que, para o ruinoso fracasso da citada empresa, influíram os fatores seguintes: crise, má administração, excessivos gastos, inconcebíveis e imperdoáveis caprichos comerciais, além de um profundo desconhecimento das características psicológicas do meio em que se exerciam as suas atividades.
(J. de Mendonça Lima)

Os dois primeiros anos de operação (1912 e 1913) foram os de maior receita e maior saldo da Madeira-Mamoré Railway; a partir destes anos, porém, as receitas acompanharam a queda do preço da borracha. Os anos de 1914 e 1918, o período de 1921 a 1924 foram igualmente deficitários para a empresa. Acompanhando o "*crack*" da Bolsa de Nova York, de 1929, a empresa entrou em sérias dificuldades que a levaram a solicitar à União a interrupção do tráfego.

	Receita	Saldo	Déficit
Ano	**(Contos de Réis)**		
1912	4.656	3.188	
1913	4.995	5.562	
1914	2.724		209
1915	2.767	732	
1922	1.443		821
1925	4.373	1.557	
1929	1.990		156
1930	1.556		541

O advogado e representante da empresa, Dr. Ricardo Xavier da Silveira, no dia 25.06.1931, entrou com uma petição declarando que a empresa estava disposta a interromper o tráfego e solicitava que a Justiça citasse a União para receber o acervo da ferrovia. À meia-noite do dia 30.06.1931, a Madeira Mamoré Railway suspendeu o tráfego da Ferrovia. No dia 03.07.1931, o Procurador Geral da República, Dr. Carlos Olyntho Braga, comparece em juízo, e apresenta a contestação do Governo Federal afirmando que este se opunha à entrega da Estrada.

Administração do Governo Federal

No dia 10.07.1931, o Chefe do Governo Provisório, através do Decreto n° 20.200, determinou o restabelecimento do tráfego da Ferrovia. O Decreto afirmava que o tráfego seria restabelecido por conta da empresa arrendatária, com recursos provenientes da própria receita e, caso estes não fossem suficientes, seriam computados como débito da Railway. É interessante ressaltar que o Decreto não menciona que, conforme o

estabelecido no contrato de arrendamento de 1909, o Governo teria:

> o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual à renda líquida do mesmo dia no ano anterior ao da interrupção.

Esta omissão, no entanto, fora proposital já que, no ano anterior, 1930, a receita tinha sido de 1.556 com um déficit de 541 contos de réis, não havendo, portanto, nenhuma multa a cobrar da companhia.

	Receita	**Saldo**	**Déficit**
Ano	**(Contos de Réis)**		
1932	1.008		257
...	...	...	...
1936	2.138	155	
1937	2.615	245	
...	...	...	...
1939	2.496		803
...	...	...	...
1944	5.755		1.188
...	...	...	...
1951	5.358		15.147
1952	7.261		21.780
1953	6.849		29.779
1954	7.087		40.845
1955	6.772		52.887
1956	8.778		83.341

No dia 06.07.1934, o Governo Federal assinou o Decreto n° 24.596 autorizando a rescisão amigável do contrato com a Railway. No dia 05.04.1937, o Decreto n° 1.547 declarou rescindido o contrato de 1909.

Decreto n° 1.547 (05.04.1937)

Senado Federal

Subsecretaria de Informações

DECRETO N° 1.547 DE 5 DE ABRIL DE 1937

Declara rescindido o contrato aprovado pelo Decreto n° 7.344, de 25.02.1909, e dá outras providencias

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:

Considerando que, em virtude do disposto no Art. 1° do Decreto n. 24.596, de 06.07.1934, ficou o ministro da Viação e Obras Públicas autorizado a proceder à revisão ou à rescisão amigável do contrato aprovado pelo decreto n. 1.344, de 25.02.1909, e celebrado entre o Governo Federal e a Madeira Mamoré Railway C°. Ltda.:

Considerando que, pela portaria n° 267, de 27.03.1936, do Ministro da Viação e Obras Públicas, foi designada uma Comissão da qual fez parte um representante da referida companhia afim de elaborar as bases para revisão ou rescisão amigável do aludido contrato;

Considerando conforme consta do relatório da referida comissão datado de 14.07.1936 e protocolado na Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, sob o número 15.122-36, o representante da companhia apresentou, apenas, condições para a rescisão do contrato, tendo declarado não indicar bases para a revisão em vista de não mais interessar à companhia continuar a administrar a estrada: e

Considerando que a aludida comissão acordou na rescisão amigável do contrato mediante condições que constam do citado relatório de 14.07.1936,

DECRETA:

Art. 1°. Fica rescindido o contrato aprovado pelo decreto n° 7.334 de 25.02.1.909, celebrado entre o Governo Federal e a Madeira Mamoré Railway Ltda.

Art. 2°. A rescisão do contrato a que alude o Artigo 1° obedecerá às condições que com este baixam, assinadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, as quais constarão de um termo a ser assinado, no prazo de 30 dias, a contar da data da publicação do presente decreto, na Secretaria de Estado da Viação e Obras Públicas, pelo Governo Federal e a madeira Mamoré Railway G°. Ltda.

Art. 3°. A rescisão contrato tornar-se-á efetiva com a abertura do crédito especial de 17.514:198$000, destinado ao pagamento à Madeira Mamoré Railway G°. Ltda. da indenização de que trata a condição I, baixada com o presente Decreto.

Art. 4°. Revogam-se disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 05.04.1937; 116° da Independência e 49° da República.

GETÚLIO VARGAS.

Marques dos Reis.

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO N° 1.547, DE 05.04.1937

I

Como indenização pela rescisão do contrato aprovado pelo decreto n° 7.344, de 25.02.1909, o Governo Federal pagará à Madeira Mamoré Railway C°. Ltda. a quantia de 17.514:198$000.

II

O Governo Federal restituirá à Madeira Mamoré Railway C°. Ltda. a caução, no valor nominal de 500:000$000, depositada no Tesouro Nacional.

III

Para os efeitos do recebimento do acervo da estrada, que estava arrendada à Madeira Mamoré Railway C°. Ltda., a rescisão do contrato será, tido por verificada em 10.07.1931, considerando-se iniciada na mesma data a administração da estrada por conta do Governo Federal.

IV

A Madeira Mamoré Railway C°. Ltda. aceita a importância de 17.514:198$000 como preço de indenização pela rescisão do contrato de arrendamento da estrada, e reconhece como de plena propriedade do Governo Federal não só acervo dos bens que Constituem, propriamente, a estrada que lhe estava arrendada, como também todos os edifícios, construídos pela companhia, e todos os terrenos, uns e outros existentes em Porto Velho e em várias estações, ao longo da linha, a usina, elétrica, os serviços de abastecimento de água e luz, o plano inclinado, a serraria, vapores, fábrica de gelo e quaisquer outros serviços acessórios.

A Madeira Mamoré Railway C°. Ltda. desiste de toda e qualquer reclamação, por fatos ou atos praticados pelo Governo Federal em relação aos contratos de construção, arrendamento e outros, bem como da reclamação para se cobrar de prejuízos sofridos com o afundamento do pontão Guaporé. Por sua vez, o Governo Federal desiste de qualquer penalidade imposta à Madeira Mamoré Railway C° Ltda. pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, com fundamento no contrato.

Rio de Janeiro, 05.04.1937, Marques dos Reis.

O Governo Federal tomava posse, definitivamente, de uma Ferrovia que na verdade já era de sua propriedade.

Relatório do Superintendente da Ferrovia (1946)

No final do ano de 1946, o Engenheiro Joaquim de Araújo Lima, Superintendente da Ferrovia, envia ao Governo Federal um relatório no qual aponta uma série de problemas enfrentados pela sua administração e apresenta um Programa, orçado em Cr$42.000.000,00, que visava modernizar e melhorar a eficiência da Estrada, as condições de trabalho e assistência aos trabalhadores:

> A Madeira-Mamoré não obteve recursos especiais em 1946, para melhorar os seus serviços, em virtude da compressão geral de despesas adotadas pelo Governo da União. [...] É angustiosa a falta de braços ao longo da linha férrea; e a instabilidade dos trabalhadores que são admitidos ao serviço da ferrovia deve-se, em grande parte, ao estado sanitário da região, agravado pela deficiência alimentar, e pelo desconforto absoluto existente nas precárias e anti-higiênicas barracas de palha onde moram os ferroviários.
>
> Tendo reunido, com enorme sacrifício, cerca de 50 homens para a extração de dormentes, intensificando assim a produção dos mesmos na expectativa de receber numerário suficiente para atender ao pagamento correspondente, teve a Superintendência da Estrada que suspender, constrangida, a produção de dormentes sem os quais não poderá atender à sua linha que se encontra em deplorável estado. Sem uma linha firme e correta, não há material rodante que resista. (FERREIRA,1959)

A omissão e a péssima administração do Governo Federal, os déficits sucessivos, a insalubridade, as intempéries e o processo inflacionário culminaram, por fim, com a inviabilização econômica da Ferrovia.

A função da ferrovia deve ser, hoje, reavaliada, se, por um lado, ela não foi viável economicamente, sob o ponto de vista da nacionalidade ela teve influência capital. O desenvolvimento e o progresso acompanharam o lançamento de cada dormente, o Estado começou a se fazer presente em regiões antes esquecidas, e os brasileiros de todas as querências volveram os olhos para esta terra da promissão, prenhe de desafios e seara de tantos heróis.

A Amazônia ainda requer atenção especial das autoridades, não devem elas, em nome de preceitos ambientalistas radicais, estancar o progresso, inviabilizando ou dificultando a permanência humana na região. O Governo Federal, finalmente, reconhece a necessidade da construção das hidrelétricas, mas, infelizmente, adia a construção das eclusas que viabilizariam o transporte fluvial nessa imensa terra das águas. O último capítulo da história da Ferrovia do Diabo só será escrito no momento em que as eclusas das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio estiverem funcionando. Um sonho de mais de século e meio que um dia se concretizará.

Bibliografia

A. FONSECA, J. ***A propósito do Tratado de Limites a Norte do Brasil: Cartas Secretas de Sebastião José de Carvalho e Melo, 1752-1756*** *– Portugal – Lisboa – Editora Mare Liberum, 1995.*

ABREU, J. Capistrano. ***Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*** *– Brasil – São Paulo, SP –Ed. Itatiaia – Edusp, 1989.*

ACUÑA, Christóbal de. ***Nuevo Descubrimiento del Gran Río de las Amazonas*** *– Espanha – Madrid – Editora García, 1891.*

ALBERTO NUNES, Carlos. ***Os Brasileidas*** *– Brasil – São Paulo, SP – Edições Melhoramentos, Coleção Cultura e Ciência, 1962.*

ANAIS, 1885 – L3. ***Comissão de Açudes no Ceará (pg.107)*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Anais do Senado – Ano de 1885 – Livro 3 – Secretaria Especial de Editoração e Publicações, Subsecretaria de Anais do Senado federal, 20 de maio a 30 de junho de 1885.*

ARARIPE, T. de Alencar. ***Ataque e Tomada da Cidade do Rio De janeiro pelos Franceses, em 1711, sob o Comando de Duguay Trouin*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – Tomo 47, 1884.*

ARAÚJO, Zilda Galhardo de. ***Real Forte Príncipe da Beira*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Editora Spala Ltdª, 1985.*

A TRIBUNA, 26.01.1939. ***O Café na História e na Legenda*** *– Brasil – Santos, SP – A Tribuna, Edição Especial, 26.01.1939l.*

AZEVEDO, Manuel Duarte Moreira de. ***A Morte do Comandante Francês João Duclerc*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – Tomo 62 – 1900.*

AZEVEDO, Moreira de. ***Os Franceses no Rio De janeiro*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – B. L. Garnier, Livreiro-Editor, 1870.*

BAENA, Antônio Ladislau Monteiro. ***Ensaio Chorographico do Pará (1839)*** *– Brasil – Brasília, DF – Senado Federal, 2004.*

BARATA, Manuel de Mello Cardoso. ***A Antiga Producção e Exportação do Pará – Estudo Hstórico-econômico*** *– Brasil – Belém, PA – Tipografia da Livraria Gillet, 1915.*

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. ***Vale do Amazonas*** *– Brasil – São Paulo, SP – Companhia Editora Nacional, 1937.*

BATES, Henry Walter Bates. ***Um Naturalista no Rio Amazonas*** *– Brasil – São Paulo, SP – Livraria Itatiaia Editora Ltdª – Editora da Universidade de São Paulo, 1979.*

BERREDO, Bernardo Pereira. ***Annaes Históricos de Berredo*** *– Itália – Florença – Typographia Barbera, 1905.*

BETTENDORFF, João Filipe. ***Crônicas da Missão dos Padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão*** *– Brasil – Brasília, DF – Editora do Senado Federal, 2010.*

BIARD, François Auguste. ***Dois Anos no Brasil (1862)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1945.*

BOITEUX. Lucas Alexandre. ***Notas para a História Catarinense*** *– Brasil – Maceió, AL – Livraria Moderna, 1912.*

BOURBON, Mariana Vitória. ***Instruções da Rainha Mariana Vitória Bourbon*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – Tomo LV, 1892.*

BRASIL, Altino Berthier. ***Amazônia Legendária*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora Posenato Arte & Cultura, 1999.*

BRAUN, João Vasco Manuel de. ***Roteiro Chorographico da Viagem, que se Costuma Fazer da Cidade de Belém do Grão-Pará a Villa-Bella de Matto Grosso...*** *– Brasil – Belém, PA – Typ. do Diário do Grão-Pará, 1857.*

BRAZIL, Maria do Carmo. ***Brasil e Portugal no período Pombalino: ocupação estratégica do Mato Grosso*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – In IV Congresso Internacional de Estudos Ibero-Americanos, 2000.*

CÂMARA, Antônio Alves da. ***Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil (1937)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1937.*

CARVAJAL, Gaspar de. ***Relatório do Novo Descobrimento do Famoso Rio Grande Descoberto pelo Capitão Francisco de Orellana*** *– Brasil – São Paulo, SP – Consejería de Educación – Embajada de Espana – Editorial Scritta, 1992.*

CASAL, Manuel Aires de. ***Corografia Brasílica*** *– Brasil – São Paulo, SP – Edições Cultura, 1943.*

CENNI, Franco. ***Italianos no Brasil: "Andiamo in Merica"*** *– Brasil – São Paulo, SP – Livraria Itatiaia Editora Ltdª – Editora da Universidade de São Paulo, 2003.*

COARACY, Vivaldo. ***A Colônia de São Lourenço e seu Fundador Jacob Rheingantz*** *– Brasil – São Paulo, SP – Oficinas Gráficas Saraiva, 1957.*

COELHO, Felipe José Nogueira. ***Memórias Cronológicas da Capitania de Mato Grosso, Principalmente da Provedoria da Fazenda Real e Intendência do Ouro*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Trimensal de História e Geografia - Volume 13 - 1850.*

CORTESÃO, Jaime. ***Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Departamento da Imprensa Nacional, 1952.*

CORTESÃO, Jaime. ***Conferência – A Maior Bandeira do Maior Bandeirante*** *– Brasil – São Paulo, SP – Revista de História, n° 45, Janeiro/Março, 1961.*

COUTINHO, Marco Antonio de Azevedo. ***Carta do Secretário de Estado Marco Antonio de Azevedo Coutinho a Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, Governador do Maranhão de 15 de setembro de 1748*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Anais da Biblioteca Nacional – Volume 107, 1987.*

CRAIG, Neville B.. ***Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma Expedição (1947)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Companhia Editora Nacional, 1947.*

CUNHA, Euclides da. ***Os Sertões*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Três, 1984.*

CUNHA, Euclides da. ***Peru Versus Bolívia*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Livraria Francisco Alves, 1907.*

DA FONSECA, José Gonçalves. ***Notícia da Situação do Mato Grosso e Cuiabá. Estado de umas e Outras Minas e Novos Descobrimentos de Ouro e Diamantes*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Volume 29, 1866*

DUMAS, Alexandre. ***Memórias de José Garibaldi*** *– Espanha – Barcelona – Editora Muñoz Moya y Montevedra, 1985.*

EDER, Francisco Javier. ***Breve Descripción de las Reducciones de Mojos (1772)*** *– Bolívia – Cochabamba – Historia Boliviana, 1985.*

FAZENDA, José Vieira. ***Assassinato de Duclerc*** *- Revista Trimensal de História e Geografia – Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tomo 88 – Volume 142, 1920.*

FERRAZ, Antônio Leôncio Pereira – ***Arquitetura Oficial II*** *– Brasil – Brasília, DF – Ministério da Educação e Cultura, 1978.*

FERRAZ, Antônio Leôncio Pereira. ***Memória Sobre as Fortificações em Mato Grosso*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Marinha de Guerra, Serviço de Documentação Geral da Marinha – Estado Maior – Divisão de História Marítima, 1940.*

FERREIRA, Manoel Rodrigues. ***A Ferrovia do Diabo*** *– Brasil – São Paulo, SP – Edições Melhoramentos, 1959.*

FERREIRA, Manoel Rodrigues. ***Nas Selvas Amazônicas*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Gráfica Biblos Ltdª, 1961.*

FILHO, Virgílio Corrêa. ***As Raias de Matto Grosso*** *– Brasil – São Paulo, SP – Volume IV – Fronteira Occidental – Seção de Obras d'O Estado de São Paulo, 1925.*

FILHO, Virgílio Corrêa. ***Instruções dadas pela Rainha ao Governador da Capitania de Mato Grosso D. Antônio Rolim de Moura, em 19 de janeiro de 1749*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – Tomo LV, 1892.*

FLETCHER & KIDDER, James Cooley Fletcher & Daniel Parish Kidder. ***O Brasil e os Brasileiros: Esboço Histórico e Descritivo, Vol 2*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1941.*

FONSECA, João Severiano da. ***Viagem ao Redor do Brasil (1875 – 1878)*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Volume 2 – Typografia de Pinheiro & Ciª, 1881.*

FORTE, Ernesto Matoso Maia. ***Impressões de Viagem por um dos Membros da Comissão*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira-Mamoré: do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira: itinerário e trabalhos, 1885.*

GAZETA LITTERARIA, N° 19. ***A Bandeira de mello Palheta ao Madeira em 1722-23*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Gazeta Litteraria, n° 19, 10.10.1884.*

GAZETA LITTERARIA, N° 20. ***A Bandeira de mello Palheta ao Madeira em 1722-23*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Gazeta Litteraria, n° 20, 24.11.1884.*

G. FONSECA, J.. ***Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas*** *– Portugal – Lisboa – Academia Real das Ciências – Coleção de Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas, que Vivem nos Domínios Portugueses, ou lhe são Vizinhas, Volume 4, n° 1, 1826.*

GERSON, Brasil. ***Garibaldi e Anita, Guerrilheiros do Liberalismo*** *– Brasil – São Paulo, SP – Livraria e Editora Jurídica J. Bushatsky, 1971.*

GIAMBIAGI. Fábio. ***Petróleo: Reforma e Contrarreforma do Setor Petrolífero Brasileiro*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Elsevier Editora Ltdª, 2013.*

GORJÃO, Francisco Pedro de Mendonça. ***Instruções do Governador do Maranhão Francisco Pedro de Mendonça Gorjão ao Sargento-mor Luís Fagundes Machado*** *– Portugal – Lisboa – Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Documentos Avulsos, 1750.*

HERNDON & GIBBON, Lewis Herndon & Lardner Gibbon. ***Exploration of the Valley of the Amazon, Made Under Direction of the Navy Department*** *– USA – Washington – A. 0. P. Nicholson, Public Printer, 1854.*

HILAIRE, Auguste Saint. ***Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goiás 2° vol. (1847)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1937.*

JC N° 164. ***Comissão de Estudo da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio n° 164, 14.06.1885.*

JC N° 166. ***Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio n° 166, 16.06.1885.*

JC N° 176. ***Comissão de Estudo da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 176 26.06.1885.*

JC N° 245. ***Relatório do Eng° Genesto*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio, n° 245, 04.09.1873.*

JC N° 323. ***Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio n° 323, 20.11.1884.*

JC N° 343. ***Ferrovia do Madeira e Mamoré*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Jornal do Comércio n° 343, 10.12.1884.*

KELLER, Franz. ***The Amazon and Madeira Rivers*** *– EUA – Philadelphia – J. B. Lippincott and C°., 1875.*

KNAUSS. Paulo. ***Os Corsários Franceses no Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Trimensal de História e Geografia – n° 444 – julho/setembro, 2009.*

KNIPPLING, Geraldo. ***O Guaíba e a Lagoa dos Patos*** *– Brasil – Editora Própria, 1995.*

LANGSDORFF, Georg Heinrich von. ***A Expedição do Acadêmico G. I. Langsdorff ao Brasil (1821–1828)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1967.*

LEITÃO, Cândido de Melo. ***História das Explorações Científicas no Brasil (1941)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1941*

LESSA, Luís Carlos Barbosa. ***Rodeio dos Ventos – Um tal Cristóvão Pereira de Abreu*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – Editora Globo, 1978.*

LIMA, Oliveira. ***Descobrimento do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Livro do Centenário (1500 – 1900) – Imprensa Nacional, 1902.*

MAGALHÃES, D. J. G de. ***Roteiro Corográfico da Viagem que se Costuma Fazer da Cidade de Belém do Pará à Vila Bela de Mato Grosso –*** *Brasil* ***–*** *Rio de Janeiro, RJ* ***–*** *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Volume 23 – Tipografia de Domingos Luiz dos Santos, 1860.*

MARCOY, Paul. ***Viagem pelo Rio Amazonas*** *– Brasil – Manaus, AM – Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.*

MARKUN, Paulo. ***Anita Garibaldi, uma Heroína Brasileira –*** *Brasil* ***–*** *São Paulo, SP* ***–*** *Editora SENAC São Paulo, 1999.*

MAURY, Matthew Fontaine. ***The Amazon and the Atlantic Slopes of South America –*** *EUA* ***–*** *Washington* ***–*** *Published by Franck Taylor, 1853.*

MEDEIROS FERREIRA, Arnaldo. ***Fortificações Portuguesas no Brasil*** *– Portugal – Lisboa – Elo-Publicidade, Artes Gráficas, 2004.*

MEDINA, Sinval. ***Tratado da Altura das Estrelas*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – EDIPUCRS, 1997.*

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. ***O Caminho do Mato Grosso e as Fortificações Pombalinas na Amazônia*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – Vol 251 – Departamento de Imprensa Nacional, 1961.*

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. ***Rios Guaporé e Paraguai: primeiras fronteiras definitivas do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Xérox do Brasil, 1985.*

MORAES, Alexandre José de Mello. ***Corographia Histórica, Chronographica, Genealógica, Nobiliária, e Política do Império do Brazil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Typographia Americana, 1858.*

MORAES, Eduardo José de. ***Navegação Interior do Brasil: Notícia dos Projetos Apresentados Para a Junção de Diversas Bacias Hidrográficas do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Tipografia Universal de Laemmert, 1869.*

NARCISO, Raimundo. ***O Serviço Militar e a Cidadania*** *– Portugal – Lisboa – Revista Nação e Defesa, N° 91 – 2ª Série, 1999.*

NORONHA, José Monteiro de. ***Roteiro da Viagem da Cidade do Pará até as Últimas Colônias do Sertão da Província (1768)*** *– Brasil – Belém, PA – Typographia de Santos & Irmãos, 1862.*

NUNES, José Maria de Souza. ***Real Forte Príncipe da Beira*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Editora Spala, 1985.*

PENNA, Domingos Soares Ferreira. ***A Região Ocidental da Província do Pará: Resenhas Estatísticas das Comarcas de Óbidos e Santarém*** *– Brasil – Belém, PA – Tipografia do Diário de Belém, 1869.*

PIGAFETTA, Antônio. ***A Primeira Viagem ao Redor do Mundo: o Diário da Expedição de Fernão de Magalhães*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora L&PM História, 1985.*

PILLAR, Olyntho. ***Os Patronos das Forças Armadas*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Biblioteca do Exército Editora, 1981*

PINHEIRO, Aurélio. ***À Margem do Amazonas*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Brasiliana, 1937.*

PINTO, Emanuel Pontes. ***Caiari*** *– Brasil – Editora Própria, 1986.*

REIS, Arthur Cézar Ferreira. ***Limites e demarcações na Amazônia Brasileira. A Fronteira com as Colônias Espanholas*** *– Brasil – Belém, PA – Secretaria do Estado da Cultura, 1948.*

RCE N° 11. ***Breve Notícia Sobre a Estrada de Ferro Madeira e Mamoré*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Club de Engenharia, n° 011, julho a dezembro, 1903.*

REF N° 05. ***O Ex-Ministro da Agricultura*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista de Estradas de Ferro n° 05, 30.05.1885.*

REF N° 06. ***A Engenharia no Parlamento*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista de Estradas de Ferro n° 06, 29.06.1885.*

REF N° 34 1887. ***Custo das Estradas de Ferro do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista de Estradas de Ferro n° 34, 31.10.1887.*

REVISTA DO PROFESSOR, N° 27. ***Hidrografia – a Bacia Amazônica*** *– Brasil – São Paulo, SP – Revista do Professor, n° 27 1956.*

RIHGB, 1864. ***Tradução de Alguns Artigos da Gazeta de Buenos-Aires – Navegação dos Rios*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Instituto Histórico e Geográfico do Brasil – Tomo 27 – 1ª Parte, 1864.*

RIHGB, 1865. ***Carta de Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, Governador de Mato Grosso, para Martinho de Mello e Castro, Secretário de Estado da Marinha e do Ultramar ([Portugal], de 5 de junho de 1779*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. 1865.*

RIHGB, 1962. ***O Caminho do Mato Grosso e as Fortificações Pombalinas na Amazônia*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista Instituto Histórico e Geográfico do Brasil – Tomos 251-252, abril-junho, 1962.*

ROOSEVELT, Theodore. ***Nas Selvas do Brasil*** *– Brasil – São Paulo, SP – Livraria Itatiaia Editora Ltdª – Editora da Universidade de São Paulo, 1976.*

SAINT-ADOLPHE, J. C. R. Milliet de. ***Dicionário Geográfico, Histórico e Descritivo, do Império do Brasil*** *– França – Paris – Tipografia de Fain e Thunot, 1845.*

SANT'ANA & STOLARUCK – Elma Sant'Ana, André Sant'Ana Stolaruck. ***A Odisséia de Garibaldi no Capivari*** *– Brasil – Porto Alegre, RS – AGE Editora, 2002.*

SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e. ***Corografia Paraense*** *– Brasil – Belém, PA – Typographia do Diário, 1833.*

SILVEIRA, Fr. João de São José de Queirós da. ***Memórias de Fr. João de S. Joseph Queiroz Bispo do Grão Pará, com uma extensa introdução e notas ilustrativas por Camilo Castelo Branco*** *– Portugal – Porto – Typographia da Liv. Nacional, 1868.*

SIQUEIRA, Joaquim da Costa. ***Compêndio Histórico Cronológico das Notícias de Cuiabá*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – Volume 13, 1850.*

SOUSA, D. António Caetano de. ***Memórias Históricas e Genealógicas dos Grandes de Portugal*** *– Portugal – Lisboa – Regia Officina Sylviana, 1755.*

SOUTHEY, Robert. ***História do Brasil*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Melhoramentos, 1977.*

SPIX & MARTIUS, Johann Baptist Von Spix e Carl Friedrich Philipp Von Martius. ***Viagem pelo Brasil (1817 – 1820)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Editora Melhoramentos, 1968.*

TAUNAY, Afonso d'Escragnolle. ***História Geral Bandeiras Paulistas*** *– Brasil – São Paulo, SP –Typographia Ideal, 1928.*

TOCANTINS, Leandro. ***Formação Histórica do Acre*** *– Brasil – Brasília, DF – Senado Federal, 2001.*

VIANA, Hélio. ***História das Fronteiras do Brasil*** *– Brasil – Rio de Janeiro, RJ – Biblioteca Militar, 1945.*

Von Ihering, Hermann. ***Os índios Patos e o Nome da Lagoa dos Patos*** *– Brasil – São Paulo, SP – Revista do Museu Paulista – Volume VII – Typographia Cardozo, Filho & Ciª, 1907.*

WALLACE, Alfred Russel. ***Viagem pelo Amazonas e Rio Negro (1851)*** *– Brasil – São Paulo, SP – Livraria Itatiaia Editora Ltdª – Editora da Universidade de São Paulo, 1979.*

Pesquisamos encantados as origens de um passado heroico da construção desta ferrovia em que empresários arrojados se lançaram a um empreendimento épico arrostando a selva hostil, as doenças tropicais e as dificuldades logísticas de toda ordem.

Entrevistamos, em nosso trajeto, algumas personalidades citadinas conhecidas e anônimos ribeirinhos cujas histórias de vida reportamos com muito carinho e consideração. Observamos com interesse e curiosidade o trabalho árduo dos garimpeiros, descobrimos, amargurados, a exploração irregular dos recursos naturais e nos alegramos, contrapartida, conhecendo projetos onde as ações públicas e privadas se preocupavam com a exploração sustentável dos recursos naturais. Recorremos a autores pretéritos para reportar a história da Bacia do Madeira, prenhes de obstinação e coragem que permitiram aos nossos irmãos luso-brasileiros estender com desassombrada obstinação nossas fronteiras para muito além de antigos Tratados luso-castelhanos.

Madrugando no passado, acompanhamos as páginas heroicas que nossos empreendedores e destemidos irmãos luso-brasileiros demarcaram com coragem as fronteiras do nosso Extremo Oeste, e acompanhamos sua luta pela manutenção do território materializada pela construção de Fortins, Fortalezas.

(Cel Eng Hiram Reis e Silva)